

# Pratiche urbanistiche

## La mobilità eco-sostenibile: alcuni esempi di piani e progetti

### The Eco-Sustainable Mobility: Some Examples of Plans and Projects

a cura di Fiorella de Ciutiis

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: fioredec@libero.it

#### In questo numero

Il problema della mobilità urbana e delle sue ripercussioni sull'ambiente ha assunto una sempre maggiore evidenza negli ultimi decenni. Il congestionamento da traffico veicolare e l'inquinamento atmosferico e acustico hanno raggiunto livelli allarmanti, soprattutto nei centri urbani più densamente popolati.

La presa di coscienza del problema e la volontà di arginare le condizioni di invivibilità e di pericolosità per la salute umana, hanno indotto sovente le amministrazioni comunali ad adottare strumenti di governo della mobilità orientati verso soluzioni eco-sostenibili.

È il caso del Comune di Torino che con il Piano urbano della mobilità sostenibile ha individuato anche interventi sulla qualità dell'aria e dell'ambiente urbano (completamento del passante ferroviario e delle linee della metropolitana, pedonalizzazioni, interventi di riqualificazione urbana).

Con il Piano della mobilità ciclistica, invece, il Comune di Milano ha inteso realizzare una rete ciclabile cittadina diffusa e intercon-

nessa, rendendo così possibili anche gli spostamenti di lunga percorrenza.

Il Progetto di riconversione in percorsi ciclabili delle linee ferroviarie dismesse nell'area dell'Alto Belice-Corleonese, infine, si inquadra in un più ampio progetto provinciale orientato ad un turismo eco-sostenibile attraverso la realizzazione di una rete complessiva di collegamento fra le aree naturalistiche e le emergenze culturali del proprio territorio.

La necessità di arginare i problemi legati al traffico veicolare e all'inquinamento atmosferico hanno indotto sovente le amministrazioni comunali ad adottare strumenti di governo della mobilità orientati verso soluzioni eco-sostenibili.



## Il Piano urbano della mobilità sostenibile di Torino

Nel febbraio 2011 il Consiglio comunale di Torino ha adottato il Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums), con l'obiettivo di aggiornare il Put del 2001, ormai superato. È emersa infatti l'esigenza di elaborare un nuovo piano in grado di governare il sistema della mobilità nel rispetto delle emergenze ambientali e per garantire un trasporto urbano efficiente e sicuro e un traffico scorrevole.

Il Pums è uno strumento di pianificazione della mobilità introdotto dalla legge 340/2000 e ripreso dalla Regione Piemonte (Dgr n. 16-14366 del 20/12/2004), ed è caratterizzato dall'essere sostenibile (non solo dal punto di vista ambientale ma anche economico e sociale), misurabile (in quanto sottoposto al continuo monitoraggio dei suoi effetti), e strategico.

In particolare, il piano guarda ad uno scenario temporale di 10-15 anni, ed essendo uno strumento flessibile, potrà essere integrato con misure e azioni rispondenti a sopraggiunte esigenze e rispettose dei principi base che lo animano.

Il Pums punta, in primis, a rendere più competitivo il trasporto collettivo, garantendone l'accessibilità e l'utilizzo da parte di tutti e disincentivando così gli spostamenti individuali. In altre parole, l'obiettivo è quello di ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità alle funzioni urbane favorendo l'intermodalità e promuovendo un sistema integrato di trasporto urbano. Nel rispetto delle indicazioni contenute nel Libro Bianco e Libro Verde, il piano sviluppa sette principali linee di indirizzo che definiscono sette strategie prioritarie, strettamente legate fra loro, cui sono correlate specifiche azioni e misure operative.

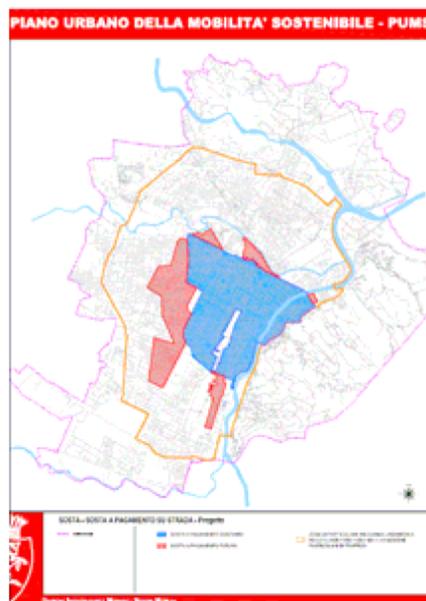
Nello specifico le linee di indirizzo sono:

- accessibilità al territorio;
- accessibilità delle persone;
- qualità dell'aria e dell'ambiente urbano;
- efficacia del trasporto pubblico;
- efficienza e sicurezza della viabilità e dei trasporti;
- governo della mobilità con tecnologie innovative;
- il sistema di governo del piano.

Inoltre, il Pums individua sia interventi infrastrutturali trasportistici strategici che interventi diffusi e provvedimenti di natura gestionale, tutti necessari al perseguimento degli obiettivi del piano. Gli interventi infrastrutturali trasportistici strategici, in parte già in corso di realizzazione, sono quelli che determineranno lo scenario futuro del sistema della mobilità urbana implicando anche un notevole sforzo finanziario da parte dell'amministrazione cittadina. Rientrano in questo gruppo il completamento del passante ferroviario e delle linee della metropolitana.

Gli interventi diffusi, invece, puntano al miglioramento dell'accessibilità delle persone ai diversi spazi cittadini, alla sicurezza e al rispetto dell'ambiente. Tra questi interventi rientrano quelli volti a migliorare l'assetto infrastrutturale (percorribilità, sicurezza, abbattimento barriere architettoniche), gli interventi sulla qualità dell'ambiente urbano (riqualificazioni, pedonalizzazioni), e infine gli interventi volti a migliorare la gestione della mobilità per ridurre i disagi e aumentare la sicurezza (telematica a servizio della viabilità e della sicurezza stradale). I provvedimenti di natura gestionale, infine, hanno l'obiettivo di migliorare la fruizione dei servizi e la circolazione stradale. Tra questi l'introduzione di ztl, restrizioni al traffico privato, aumento della qualità del trasporto pubblico, servizi dedicati.

L'obiettivo primario del Pums di Torino è ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità alle funzioni urbane favorendo l'intermodalità e promuovendo un sistema integrato di trasporto urbano.



## Il Piano della mobilità ciclistica di Milano

Il Piano della mobilità ciclistica di Milano, presentato in Giunta nel novembre 2007, è nato dal lavoro congiunto di quattro assessorati (Mobilità trasporti e ambiente; Sviluppo del territorio; Decoro, arredo urbano e verde; Infrastrutture lavori pubblici) e rappresenta un documento di indirizzo volto alla realizzazione di una rete ciclabile cittadina diffusa e interconnessa.

Allo stato attuale, la rete ciclabile milanese si estende per circa 67 km, con tratte di lunghezza compresa fra 3 chilometri (sistema ciclabile della Martesana) fino alle decine di metri. Inoltre, le diverse tratte risultano scarsamente integrate e interconnesse scoraggiando così gli spostamenti di lunga percorrenza, resi difficoltosi e poco sicuri.

L'attuale situazione rappresenta il risultato di una scarsa attenzione verso la rete ciclabile cittadina, interessata negli ultimi anni essenzialmente da interventi puntuali, spesso all'interno di più ampie azioni di trasformazione di aree urbane. Nasce così l'esigenza di elaborare uno strumento di pianificazione da inquadrare all'interno degli indirizzi definiti dal Pgtu vigente e in coerenza con le strategie di riequilibrio fra mobilità e qualità urbana.

“Dal Pgtu e i suoi Piani particolareggiati deriva il patrimonio analitico impiegato per impostare i criteri per la scelta degli itinerari, delle continuità, degli ambiti da servire e la verifica della sostenibilità delle proposte rispetto alle altre componenti di mobilità, quella veicolare e del trasporto pubblico.”

La nuova rete ciclabile è articolata in quattro sottosistemi con differenti funzioni: la rete dei Raggi Verdi, la rete del Centro Storico, la rete di adduzione e supporto e la rete di completamento .

Il piano della mobilità ciclistica di Milano arriva quindi a disegnare una rete composta da quattro componenti con differenti funzioni e ambiti di pertinenza: la rete dei Raggi Verdi e dei Sistemi Verdi di Cintura, la rete del Centro Storico, la rete di adduzione e supporto e la rete di Completamento. Inoltre, il sistema degli interventi previsti è articolato in un programma da realizzarsi nel quadriennio 2008-2011, con i relativi costi.

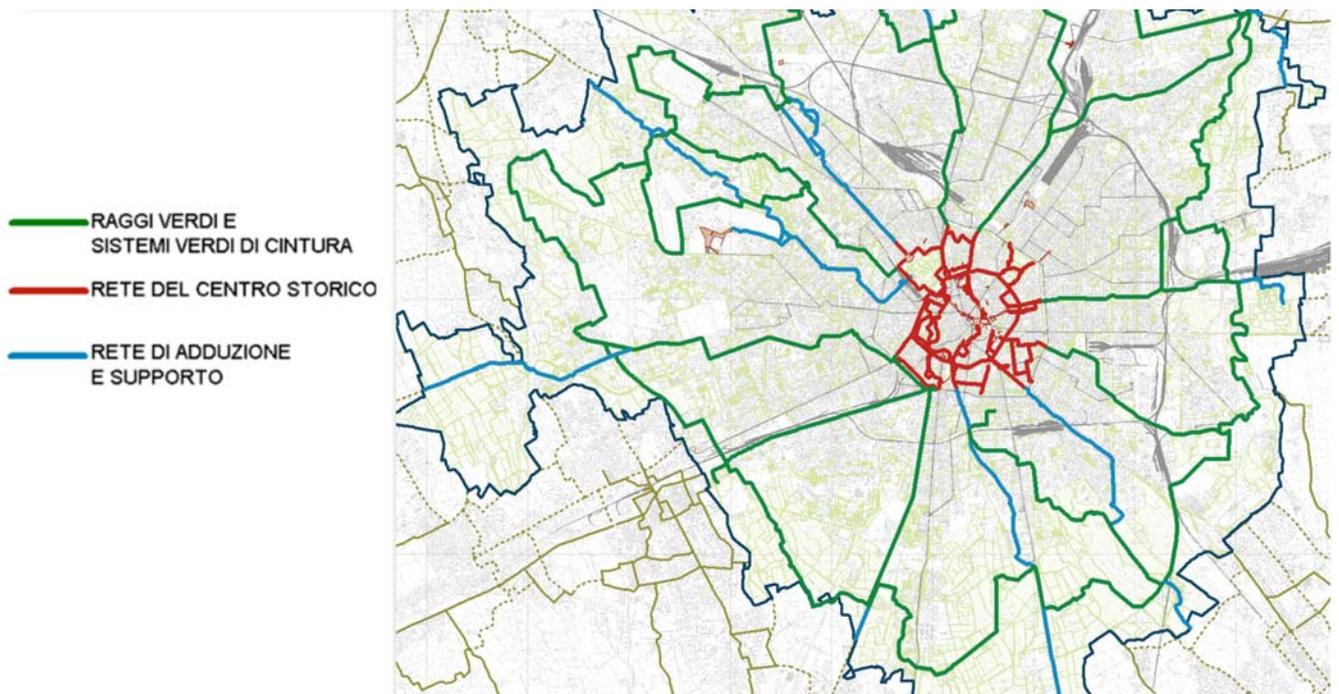
La rete dei Raggi verdi costituisce una rete a valenza ambientale e si estende dal limite della cerchia dei Bastioni dove si connette con la rete ciclabile del Centro.

Questa rete è pensata come una serie di itinerari per la mobilità pedonale e ciclabile che permettano sia la fruizione delle zone verdi consentendo i collegamenti ciclabili centro-periferia, sia i collegamenti trasversali alla città rispetto alle direttrici di ingresso/uscita.

La rete del Centro Storico, invece, è articolata su itinerari radiali tra piazza del Duomo e il limite del centro storico e itinerari tangenziali, con l'obiettivo di creare una ciclabilità diffusa.

La rete di adduzione e supporto ha la funzione, invece, di connettere la rete radiale dei Raggi verdi così da completare il sistema delle relazioni trasversali di questa rete e garantire il collegamento con la rete provinciale Mibici.

Infine, la rete di collegamento distribuisce la mobilità ciclistica sul territorio e sarà realizzata attraverso interventi di moderazione del traffico sulla viabilità locale per garantire la coesistenza sicura tra il ciclista e le altre componenti della mobilità veicolare.



## Il Progetto di riconversione in percorsi ciclabili delle linee ferroviarie dismesse dell'Alto Belice-Corleonese

La Provincia regionale di Palermo e l'Azienda Provinciale per l'incremento turistico della Provincia hanno stipulato un apposito protocollo per la progettazione di un sistema di percorsi ciclabili e di vie verdi attraverso la riconversione del sistema ferroviario dismesso, che diventeranno nuovi corridoi ecologici da affiancare alla rete ecologica esistente. Con la realizzazione di questo progetto è portata a compimento una prima parte dello stralcio del "Piano generale di riconversione in percorsi ciclabili del sistema ferroviario dismesso della Provincia di Palermo con funzione di vie verdi e corridoi ecologici" approvato dall'Assessorato regionale territorio ed ambiente nel novembre 2005.

Il piano illustra diverse strategie di intervento volte alla realizzazione di una rete complessiva di collegamento fra le aree naturalistiche e le emergenze culturali di alcuni comuni del territorio palermitano attraverso la riconversione di infrastrutture ferroviarie dismesse insieme alla viabilità storica minore. All'interno di questo piano complessivo, si inquadra il progetto di riconversione in percorsi ciclabili delle linee ferroviarie dismesse nell'area dell'Alto Belice-Corleonese. Questo progetto, che interessa i tracciati ferroviari ricadenti nell'area del PIT Alto Belice Corleonese (NB) con uno sviluppo lineare complessivo di circa 63 km, riguarda in particolare:

- la tratta Ponte Drago-Corleone della linea Palermo-Villafraati-Corleone;
- la linea Corleone-San Carlo;
- la parte ricadente nel territorio della Provincia di Palermo



- della linea Castelvetro-San Carlo Burgio;
- la tratta Palazzo Adriano-c.da Troiana (Prizzi) della linea Palazzo Adriano bivio Filaga-Lercara.

Queste tratte diventeranno un percorso di connessione tra le importanti riserve naturali e le aree di interesse naturalistico dei comuni, come Corleone, Bisacquino, Campofiorito, Prizzi, dando vita ad una pista ciclabile con funzione turistico-ricreativa in cui anche gli elementi dell'impianto ferroviario (le antiche stazioni, i ponti, etc.), che hanno valore storico, costituiscono motivo di attrazione e saranno salvaguardati. Il progetto punta infatti a tutelare l'equilibrio del paesaggio, valorizzando allo stesso tempo le sue potenzialità come attrattore turistico.

### Referenze immagini

L'immagine a pag. 129 è tratta dal sito web <http://www.aafc.it>.  
L'immagine di pag. 130 è tratta dal sito web [www.comune.torino.it](http://www.comune.torino.it).  
L'immagine a pag. 131 è tratta dal sito web <http://www.comune.milano.it>.  
Le immagini in questa pagina sono tratte dai siti web [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com) e [www.provincia.palermo.it](http://www.provincia.palermo.it).

Il progetto di riconversione in percorsi ciclabili delle linee ferroviarie dismesse nell'area dell'Alto Belice-Corleonese punta alla realizzazione di un percorso di connessione tra le importanti riserve naturali e le aree di interesse naturalistico dei comuni interessati.

