

Ad Arnum strategia per la realizzazione di una ciclovia e l'implementazione di un servizio di bike sharing a pedalata assistita lungo il corso dell'Arno

Contenuti

La valle dell'Arno a monte della città di Firenze è riconosciuta fra i paesaggi più rappresentativi dell'identità e della struttura insediativa toscana. Riveste oggi il ruolo di un'area a crescente vocazione turistica e ricreativa, nella quale si vanno diffondendo forme di fruizione consapevole, legate alla conoscenza del territorio, del patrimonio storico e delle attività agricole.

Al contempo si tratta di un contesto caratterizzato da una forte attrazione del centro urbano principale: lungo il tratto dell'Arno si concentrano notevoli flussi di mobilità pendolare, prevalentemente dovuti a motivi di studio e lavoro, che mediamente interessano migliaia di pendolari al giorno. Fra questi la quota prevalente è assorbita dalla mobilità privata, a fronte di un servizio ferroviario strutturato su base regionale e poco adeguato alle esigenze metropolitane¹. Le infrastrutture stradali e ferroviarie, localizzate nella stretta fascia di fondovalle, hanno peraltro determinato un effetto di cesura nel territorio, che compromette la vivibilità degli insediamenti metropolitani e ostacola l'accessibilità trasversale, fra il fiume ed il contesto collinare. Le municipalità più prossime al capoluogo metropolitano, come Fiesole, Bagno a Ripoli, Pontassieve e Rignano, risentono significativamente delle esternalità negative delle infrastrutture tradizionali, come la frammentazione degli insediamenti abitati, l'inquinamento dell'aria, la crescita dell'incidentalità, l'elevato fabbisogno energetico e, in generale, la scarsa adattabilità al mutare della domanda di trasporto.

In questo scenario la realizzazione di una ciclovia dell'Arno nel quadrante a est di Firenze costituisce l'occasione per la formazione di un'infrastruttura strategica sotto diversi profili: il miglioramento della vivibilità del sistema insediativo; la possibilità di trasferire sulla mobilità dolce quote rilevanti degli spostamenti locali giornalieri di breve/media distanza, contribuendo in modo significativo al riequilibrio modale su tutta la fascia; la promozione del cicloturismo, e con esso la creazione di attività economiche, in particolare ricettive, rivolte in via privilegiata ai bikers, consolidando e diversificando l'attrattività turistica; il coinvolgimento delle comunità locali nell'utilizzo di forme di trasporto accessibili, sostenibili e a basso costo.

¹ La tratta ferroviaria Arezzo-Firenze presenta una bassa velocità media (65 km/h), un numero di fermate relativamente ridotto in rapporto alla lunghezza (11 su 87 km) e frequenti problemi di affollamento e ritardi – Cfr. *Rapporto Pendolaria 2015*, Legambiente.

La strategia proposta con Ad Arnum promuove inoltre l'individuazione di un rapporto appropriato fra infrastruttura e mezzo di trasporto: la lunghezza della ciclovvia (circa 18 chilometri) e l'obiettivo di favorire le interconnessioni della stessa con i tracciati collinari esistenti, caratterizzati da tratti in pendenza, rende il contesto particolarmente adatto alla sperimentazione di e-bike a pedalata assistita, che possono essere rese disponibili in sharing, attraverso la predisposizione di hub pubblici, dotati di sistemi di ricarica ad energia solare. L'introduzione di stazioni di condivisione dei mezzi di trasporto potrà consentire la formazione di spazi dedicati allo scambio intermodale fra infrastrutture tradizionali e modalità innovative, fornendo così l'occasione per interventi di micro-riqualificazione degli spazi urbani (dalla scala "micro" dell'"agopuntura urbana" alla predisposizione di progetti di "ricucitura" e messa a sistema di più ampio respiro, tesi a favorire l'accessibilità agli "hub" con i modi di trasporto più sostenibili) ~~ma anche di alle~~ nonché di rivitalizzazione del tessuto socio-economico ed insediativo locale.

L'introduzione di modalità di trasporto e sharing tipiche dei contesti urbani rappresenta l'occasione per rispondere all'esigenza di autopromozione delle qualità territoriali: la predisposizione di una rete fisica di hub e di mezzi in condivisione potrà essere supportata da applicazioni web gis-based per la navigazione, la conoscenza del territorio e la condivisione delle informazioni relative alle attività ricettive, rivolte sia agli utenti locali che alla domanda turistica.

Finalità

Il progetto Ad Arnum promuove una strategia che coinvolge aspetti urbanistici, economici, sociali, tecnologici, culturali e ambientali. L'approccio multidisciplinare della proposta è costruito allo scopo di perseguire le seguenti finalità:

- perseguire strategie "place based", legate al posizionamento strategico del territorio coinvolto e delle diverse tipologie di utenti che lo vivono;
- in questa prospettiva, valorizzare le risorse territoriali – ambientali, storiche, paesaggistiche, enogastronomiche, ecc. – attraverso la formazione di un itinerario che le metta in relazione e le renda al tempo stesso più riconoscibili e accessibili;
- promuovere forme di mobilità alternative all'uso dell'auto privata, rafforzando anche il ruolo (e l'attrattività) della linea ferroviaria esistente;
- favorire scelte di specializzazione intelligente, introducendo innovazioni tecnologiche coerenti con gli obiettivi di innovazione, che mettono a sistema agende politiche locali tradizionalmente separate;

- promuovere il trasferimento delle esperienze, sperimentando approcci propri di contesti urbani in ambiti territoriali vasti, ma fortemente interconnessi - “from smart city to smart land”;
- garantire e rafforzare la coesione sociale, attraverso la partecipazione alle scelte delle comunità locali;
- valorizzare la sostenibilità economica dell'intervento, promuovendo l'introduzione di partner industriali nell'ambito di strategie efficaci di partenariato pubblico-privato.

Azioni per la predisposizione della strategia

- 1)** elaborazione di un master plan contenente la definizione di un percorso base continuo, differenziato in funzione delle differenti tipologie costruttive da adottare (tratti lungo strade esistenti, piste autonome, ecc.) comprensivo delle adeguate connessioni al territorio e alle infrastrutture esistenti (con particolare riguardo di nodi di interscambio attivabili con le linee ferroviarie più prossime, con le attestazioni del trasporto privato e con i programmi di navigabilità del fiume); l'individuazione del percorso dovrà perseguire la massima compatibilità con i servizi e il carattere dei luoghi, in modo da favorire l'integrazione del tracciato nel territorio (localizzando lungo i percorsi punti attrezzati compatibili come nodi di interscambio, belvedere, luoghi di sosta, servizi, aree di balneazione, di pesca, attrezzature sportive, attività culturali ed economiche) in modo da risultare il più possibile attrattivo e appagante sia per il ciclo-turista, sia per l'utente locale; dovranno essere inoltre individuati i tratti oggetto di esproprio o di soluzioni tecnologiche particolari, rilevanti ai fini della costruzione del quadro economico;
- 2)** progettazione di massima del sistema di sharing delle e-bike, individuando le caratteristiche tipo del veicolo, degli hub di ricarica, il loro costo e la loro localizzazione;
- 3)** individuazione delle caratteristiche essenziali delle applicazioni web gis-based per la navigazione, la conoscenza del territorio e la condivisione delle informazioni relative ai beni culturali e paesaggistici, ai servizi e alle attrezzature, alle attività commerciali, di ristoro e ricettive, accessibili dai dispositivi mobili (computer, smartphone, tablet) lungo tutto il percorso base; la progettazione prevede inoltre la collocazione di dispositivi fissi pubblici nei punti di accesso e nodi principali per l'accesso ai servizi web dedicati alla fruizione del percorso e la condivisione delle informazioni necessarie all'interscambio (orari trasporto ferroviario e altri mezzi pubblici);
- 4)** predisposizione di un quadro economico degli interventi di realizzazione dell'infrastruttura, del sistema di trasporto con e-bike e dell'applicazione web-based, ripartendo gli impegni fra soggetti proponenti e partner;

5) indicazione di criteri di possibili strategie economiche e gestionali per rendere operative le previsioni, individuando tramite bando per manifestazione di interesse i soggetti industriali in grado di predisporre il sistema fisico di sharing e le applicazioni web gis-based.