

Data Card - Politiche di coesione e mobilità sostenibile



Nell'ambito della [XXXVI Assemblée annuale dell'Associazione nazionale dei Comuni italiani \(ANCI\)](#), in programma dal 17 al 19 novembre, verranno annunciati i vincitori della quarta edizione di Urban Award: il premio - ideato da Ludovica Casellati, direttrice di Viagginbici.com e organizzato con Anci - ha l'obiettivo di riconoscere i Comuni virtuosi e incentivare le amministrazioni a investire nel futuro, sostenendo i progetti legati alla bicicletta e alla mobilità sostenibile. Il Premio ha preso in considerazione

progetti approvati o in essere dalle amministrazioni pubbliche, ma anche le attività di comunicazione e sensibilizzazione attuate dai Comuni attraverso eventi e iniziative volte a promuovere e incentivare l'utilizzo della mobilità dolce anche integrata con il trasporto pubblico locale per una riduzione dell'uso dell'auto privata. Il premio segue di un paio di mesi la [Settimana europea della Mobilità sostenibile](#), in programma dal 16 al 22 settembre e giunta nel 2020 alla 19a edizione. Anche questo appuntamento coinvolge le amministrazioni e i cittadini che si impegnano sulla strada della sostenibilità e del miglioramento della qualità della vita delle nostre città: migliaia di città e milioni di cittadini europei festeggiano la mobilità sostenibile e lanciano un messaggio di cambiamento e di rinnovamento dei nostri stili di vita. Sono [80 i Comuni italiani](#) che hanno preso parte alle iniziative per la Settimana europea della Mobilità, e tra questi ci sono anche 12 capoluoghi di Regione. Il tema dell'edizione 2020 della Settimana della Mobilità è infatti "Emissioni zero, mobilità per tutti", e riflette l'ambizioso obiettivo di un continente che punta a diventare "carbon neutral" entro il 2050, così come dichiarato da Ursula von der Leyen, presidente della Commissione europea, alla presentazione del Green Deal europeo. In occasione dell'Urban Award e per sottolineare il ruolo delle politiche di coesione in questo ambito, OpenCoesione dedica una DataCard agli interventi che promuovono la mobilità sostenibile, su scala locale, regionale e nazionale.

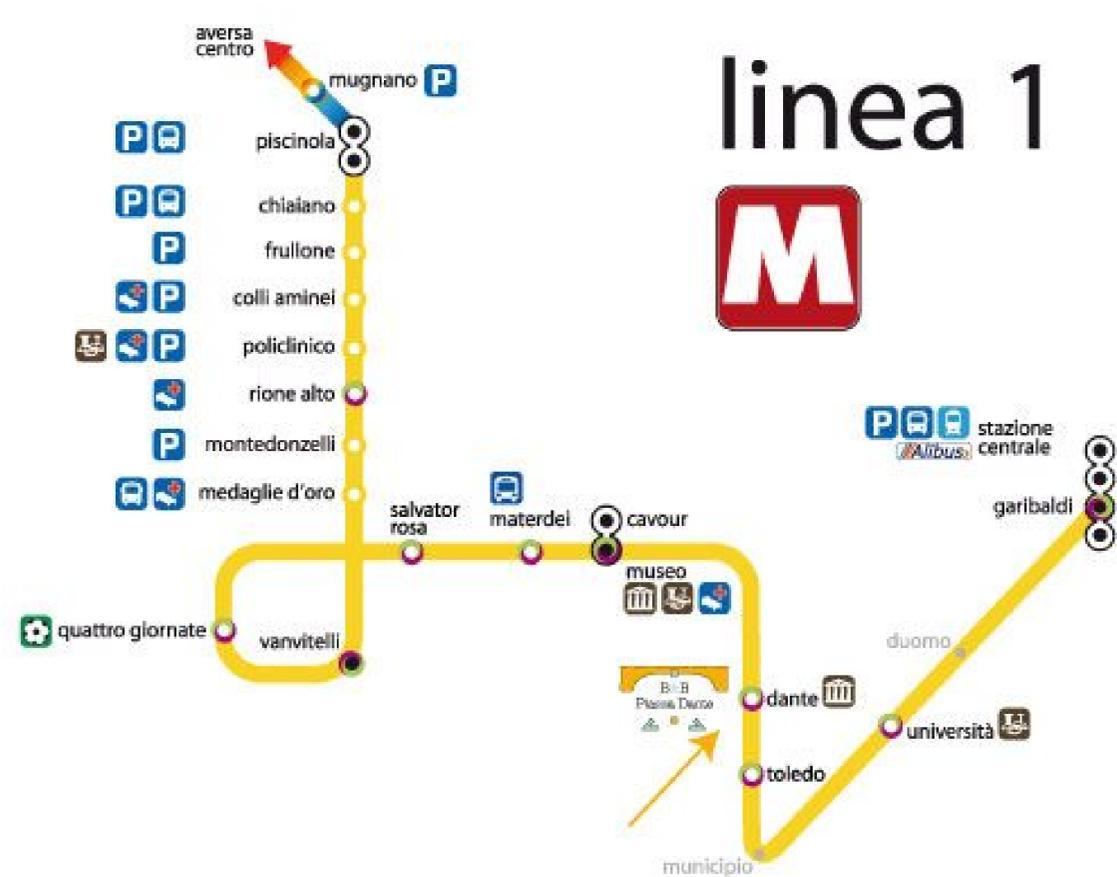
Trasporti, mobilità sostenibile e politiche di coesione

Nell'ambito dell'Accordo di partenariato 2014-2020 tra l'Italia e la Commissione europea, la mobilità sostenibile è uno degli ambiti d'azione che realizzano l'Obiettivo Tematico 4 in materia di Energia sostenibile e qualità della vita (*Ridurre i consumi energetici negli edifici e nelle strutture pubbliche e ad uso pubblico, residenziale e non residenziali; aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane*). In particolare, sono circa **2,1 miliardi di euro** le risorse dedicate alla Mobilità sostenibile aree urbane, "programmate su **18 POR e sul PON Metro** e concentrate su infrastrutture e nodi di interscambio, completamenti e potenziamenti di reti metropolitane e tranviarie e rinnovo materiale rotabile" come specifica la ["Relazione sullo stato dei lavori dell'Accordo di Partenariato al 31 dicembre 2018"](#). Sono 5 i grandi progetti in attuazione: collegamenti su ferro di Catanzaro e Cosenza, metro Linea 1 di Napoli, tratta Aeroporto di Catania, Tranvia di Firenze, e coprono il 20% del budget.



Per quanto riguarda **OpenCoesione, all'ambito dei Trasporti** (cioè di tutto ciò che è legato alla mobilità) fa riferimento il 31% del Costo pubblico monitorato in relazione ai progetti presenti sul portale al 30 giugno 2020. Si tratta di **55,4 miliardi di euro**, e fanno riferimento a progetti conclusi (10%), liquidati (3%), in corso (sono la maggioranza, l'80%) e non ancora avviati (7%). La quasi totalità del Costo pubblico monitorato riguarda investimenti in **infrastrutture** (51,3 miliardi di euro, 92,5%) o fondi dedicati all'**acquisto di beni e servizi** (3,7 miliardi di euro, 6,6%). In totale, **i progetti** che fanno riferimento all'ambito dei Trasporti **sono 5.000**. Ne raccontiamo 6, che danno conto di diverse tipologie d'intervento che vedono le politiche di coesione accompagnare la transizione del Paese verso una mobilità più sostenibile.

LA METROPOLITANA DI NAPOLI



La realizzazione della **Linea 1 metropolitana** ha modificato la mobilità nella città di Napoli collegando la stazione Garibaldi con la capolinea nord di **Piscinola/Scampia**. A Garibaldi la Linea 1 si interconnette con le **ferrovie nazionali e l'Alta velocità**, e i treni passano per la zona collinare del Vomero e il centro antico della città. Nei giorni feriali i treni effettuano **circa 242 corse al giorno** dalle **ore 6:00 alle 23:00**, con una **frequenza** nelle ore di punta di **9 minuti** con una velocità commerciale di 32 km orari. In media utilizzano il servizio circa 135 mila viaggiatori nei giorni feriali e 50mila in quelli festivi. Lungo i 18 chilometri di rete ci sono **18 stazioni**: Garibaldi, Università, Municipio, Cavour, Toledo, Dante, Museo, Materdei, Salvatore Rosa, Quattro Giornate, Vanvitelli, Medaglie d'Oro, Colli Aminei, Frullone, Chiaiano, Piscinola. Così tutta la tratta si sviluppa in galleria, tranne il percorso Colli Aminei/Piscinola,

che si snoda prevalentemente in viadotto. Tutte le stazioni sono **accessibili** ai portatori di handicap con **percorsi dedicati e segnaletica Brail** per i non vedenti. Al **personale Anm** di bordo e di stazione, è affidata l'assistenza diretta del disabile sia in stazione, sia in banchina. Oggi è in corso di progettazione l'estensione della linea, nella tratta Centro Direzionale - Capodichino, per collegarla anche all'aeroporto cittadino: l'intervento prevede la realizzazione di quattro nuove stazioni (Centro Direzionale, Tribunale, Poggioreale, Capodichino), con oltre tre chilometri di gallerie e la realizzazione di tre importanti nodi di interscambio in corrispondenza delle stazioni Centro Direzionale, Poggioreale e Capodichino. Tra i principali interventi del progetto si annoverano la realizzazione delle 4 stazioni, la realizzazione delle gallerie di collegamento e il loro attrezzaggio. [Il valore complessivo dell'opera è di 643 milioni di euro.](#)

IL TRAM CHE HA CAMBIATO FIRENZE

A Firenze è stato realizzato da zero un **sistema tramviario** lungo complessivamente quasi 17 chilometri, con **39 milioni 422 mila passeggeri all'anno** stimati nel primo anno a sistema interamente funzionante. I passeggeri sottratti in un anno all'uso dell'autovettura sono stimati in **14 milioni 520 mila**, la lunghezza del viaggio "privato" medio risparmiato è di circa 11 km. La stima di **riduzione annua di inquinanti atmosferici** è di 12.071.800 kg di anidride carbonica (CO2) in meno, 12.340 kg di ossidi di azoto (NOx) in meno, 1.352 kg di ossidi di zolfo (SOx) in meno e di 3.692 kg di particolato pm 10 in meno.



Parcheggio di Villa Costanza
Il primo esempio di "drive and tramway" che consente di raggiungere il centro storico di Firenze dall'uscita A1 in poco più di 20 minuti

Villa Costanza (capolinea della linea T1) rappresenta il primo esempio di "drive and tramway", e consente in poco più di 20 minuti di raggiungere il centro storico di Firenze dall'A1. All'area si accede direttamente dall'autostrada, grazie a un'uscita ad hoc tra Scandicci e Impruneta sia in direzione Nord che Sud. Si parcheggia l'auto e si accede al capolinea della linea tramviaria T1. Le tariffe della sosta sono state elaborate per offrire soluzioni vantaggiose e flessibili in grado di soddisfare le diverse modalità di fruizione del servizio. Si va da 1 euro per la prima ora, a 2 euro fino a 4 ore, 4 euro fino a 8, 7 euro per l'intera giornata. Per auto e camper i primi 30 minuti sono gratuiti. C'è inoltre la possibilità di attivare abbonamenti mensili (80 euro) e annuali (500). Si può pagare direttamente dentro la struttura o con Telepass.

La **tramvia di Firenze è fatta di due linee**: la prima ad essere entrata in esercizio, la **T1** da Scandicci Villa Costanza a Careggi polo ospedaliero (circa 11,5 km con 26 fermate), e **linea T2** Unità - Aeroporto (5,3 km con 12 fermate), in funzione dal 2019. Due gli aspetti che vale la pena sottolineare: grazie alla linea T2, che prevede una corsa ogni 4 minuti e 20" (nelle ore di punta), bastano 22 minuti per raggiungere dal centro della città l'aeroporto di Peretola.

MILANO PORTA LA M5 FINO A MONZA

La linea metropolitana M5 di Milano fu concepita e pianificata negli anni 1997-2001. L'idea era di servire in sotterraneo con un sistema di trasporto pubblico di massa l'asse di penetrazione Zara-Fulvio Testi, e portò alla pianificazione della prima tratta Garibaldi-Bignami. Metro5 ha realizzato la prima tratta concludendo nel 2014 i lavori iniziati nel giugno del 2007.

Il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) finanzia oggi per circa 16 milioni di euro le attività di progettazione di una infrastruttura fondamentale per la Lombardia, cioè il **prolungamento della linea 5 della metropolitana di Milano fino alla città di Monza**: in particolare, il progetto vedrà un **raddoppio della linea San Siro-Bignami**, che arriverà a circa **25 chilometri per un totale di 30 stazioni** (19 quelle già esistenti). Importanti la connessione con la M1 a Cinisello-Monza, "per



connettere luoghi densamente abitati, strategici dal punto di vista dell'imprenditoria e di grande attrazione, e nello stesso tempo collegare la rete metropolitana milanese direttamente ai **nodi di interscambio** con strade di grande viabilità automobilistica come **la A4, la Rho-Monza e la Milano-Lecco dove sarà realizzato un parcheggio d'interscambio con 2.500 posti auto** per intercettare il traffico privato" spiega un comunicato del Comune di Milano, capofila del progetto. A marzo 2017 è stato consegnato lo studio di fattibilità redatto da Metropolitana Milanese, società pubblica di ingegneria il cui azionista unico è il Comune di Milano. Una volta realizzato l'investimento, il cui valore stimato è di poco più di un miliardo di euro, il numero di passeggeri stimato per **"la Lilla" (il colore della M5) sarà di 210mila utenti al giorno**. Gli interventi saranno realizzati nell'arco di un decennio dall'avvio dei lavori. Il report ambientale 2018 dell'Agenda Mobilità Ambiente Territorio del Comune di Milano dedicato al **Ruolo delle sorgenti emissive nel contesto milanese** evidenzia che la qualità dell'aria costituisce il principale problema ambientale e sanitario a Milano. La costruzione del prolungamento della metropolitana permetterà a tanti pendolari che oggi si spostano con mezzi privati di usare il mezzo pubblico, riducendo le emissioni di gas climalteranti e particolato che riduce la qualità dell'aria, avendo la possibilità di attingere ai spazi di interscambio dedicato alle auto private.

INTERMODALITÀ: IL PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO DI CAMNAGO/LENTATE, IN LOMBARDIA



Parcheggio auto della stazione

Riqualificazione ed ampliamento per nuovi **75 posti auto, 17 posti moto e 50 posti bici**



Pensiline con l'impianto fotovoltaico

Copertura dei posti auto nel "roof-parking" con pannelli fotovoltaici di 70 kWh

La **linea S4 metropolitana milanese** collega la stazione di Camnago, nel Comune di Lentate sul Seveso (MB), al centro di Milano. È stata attivata nel 2006. Grazie al progetto finanziato dal **Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR)** nell'ambito del **Programma Operativo Regionale Lombardia 2007-2013**, che vede come **attuatore FerrovieNord SpA**, sono stati portati a termine **due interventi complementari**: prima è stato realizzato un **parcheggio coperto destinato ai viaggiatori** per un totale di 278 posti, su un'area di 8500 mq. Il secondo intervento riguarda **l'ampliamento e la riqualificazione del parcheggio della stazione**, con realizzazione di altri 75 posti auto, 17 posti per le moto e 50 posti per le biciclette. Nell'ambito dei lavori sono stati inoltre posizionati 3 stalli per i bus delle autolinee di competenza della provincia di

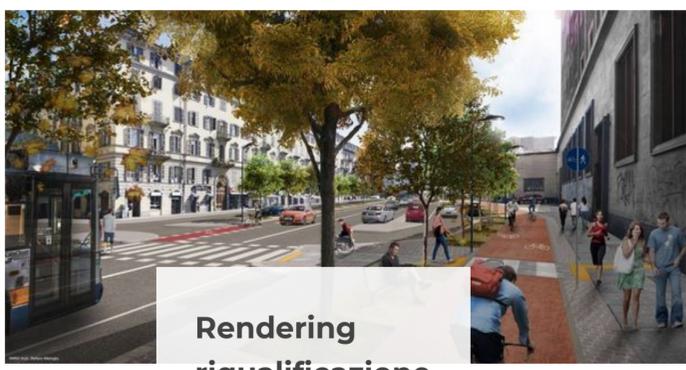
Monza e Brianza su un marciapiede attiguo al binario per consentire ai viaggiatori un cambio del mezzo in comodità. L'intervento ha visto un investimento complessivo di 2,64 milioni di euro. Va ricordato, inoltre, il completamento dell'**installazione di un impianto fotovoltaico di circa 70 kWh**, con pannelli installati su pensiline che garantiscono anche la copertura dei posti auto nel parcheggio realizzato sul tetto dell'impianto manutenzione per i convogli Trenord. L'attivazione del nuovo interscambio rappresenta uno sviluppo del sistema della mobilità extraurbana: con i nuovi posti auto realizzati, sempre più cittadini potranno utilizzare la ferrovia per i propri spostamenti, riducendo così l'utilizzo dell'auto e i consumi.

UNA CICLOPISTA LUNGA LA "VIA" DELLA METROPOLITANA, IN VIA NIZZA A TORINO



Punto di partenza

In seguito ai lavori della metropolitana sotterranea si è riscontrata la necessità di **ridistribuire lo spazio** tra i diversi utenti della strada e **aumentare la sicurezza della viabilità** e degli **attraversamenti pedonali**



Rendering riqualificazione

Riqualificazione ed ampliamento della via con le **nuove piste ciclabili**, alberi, **segnalazioni semaforiche smart** per ipovedenti, **scivoli sugli attraversamenti pedonali** per portatori di disabilità motorie, **potenziamento dell'illuminazione pubblica**

L'asse di via Nizza, che inizia dalla stazione di Torino Porta Nuova, è una delle arterie principali di Torino. È servita dalla metropolitana, che dal centro di Torino va verso la zona Sud della città. Il progetto in corso di realizzazione da parte del Comune di Torino prevede la **riqualificazione di un'area di 50.000 mq**, nuovi marciapiedi per **8.000 mq**, **5.500 mq** di nuovi spazi pedonali, **2.250 metri** di pista ciclabile a senso unico di percorrenza e **1.200 metri** di pista ciclabile a doppio senso di marcia e il collocamento di **80 nuovi alberi**. In seguito ai lavori della metropolitana la via aveva assunto un aspetto provvisorio e si è riscontrato un uso disordinato dello spazio pubblico, dove la carreggiata veicolare era rimasta preponderante rispetto allo spazio dedicato alla mobilità dolce. Quindi, l'obiettivo del progetto consiste nel

ridistribuire lo spazio tra i diversi utenti della strada, veicoli a motore, ciclisti, pedoni: i primi avevano a disposizione il 79% dello spazio pubblico, che viene ridotto al 45% dopo l'intervento (con la riqualificazione il 40% è a servizio dei pedoni, il restante 15% dei ciclisti). A settembre 2020, la riqualificazione dell'asse di via Nizza è stato ultimato nei tratti compresi tra: corso Vittorio Emanuele e largo Marconi, piazza Nizza e piazza De Amicis, piazza De Amicis (compresa), piazza De Amicis e piazza Carducci. Il tratto tra largo Marconi e via Valperga Caluso è quasi completamente ultimato, mancano soltanto le ultime lavorazioni. Il tratto tra via Valperga Caluso e piazza Nizza compresa, sarà completato con la modifica di alcune banchine e dell'impianto semaforico. Alcuni lavori sono stati interrotti a causa della pandemia Covid-19.

TI-CICLO-VIA: UNA CICLABILE TRANSFRONTALIERA NELLE VALLI DELL'OLONA, DEL LANZA E DEL MENDRISIOTTO

Il progetto è finanziato nell'ambito del **Programma della cooperazione transfrontaliera Interreg Italia - Svizzera**, con il budget complessivo pari a **€2.334.446,02 (di cui € 1.984.279,12 di FESR + € 350.166,90 di co-finanziamento del fondo di rotazione)** e vede come il **capofila la Provincia di Varese**. L'acronimo del progetto non rappresenta un semplice accordo del titolo del progetto per esteso, bensì il VIA sta per:



- Via intesa come pista e collegamento ciclabile tra il cantone Ticino e la provincia di Varese
- Via intesa come modo e possibilità di passare all'uso della bici per andare al lavoro, per sport e svago, per viaggiare, ecc.
- Via intesa come direzione e strategia comune per i soggetti della provincia di Varese e del cantone Ticino di sviluppare una vocazione ciclabile e sostenibile del territorio transfrontaliero.

Il progetto intende **sviluppare un'offerta di mobilità ciclabile integrata ai trasporti pubblici** con la realizzazione, **da Varese a Stabio, di una ciclovia di 10 km di livello transfrontaliero** collegata ai sistemi ciclabili regionali e cantonali e al sistema ferroviario e viabilistico. TI-CICLO-VIA si rivolge ai cittadini che vivono, si muovono e transitano per motivi di lavoro, studio o di svago nel territorio oggetto della cooperazione transfrontaliera determinando, a seconda delle loro preferenze di mobilità, un impatto positivo o negativo sul traffico veicolare e l'ambiente. Questo insieme di soggetti beneficerà della ciclovia e dei relativi servizi, dei servizi informativi per la mobilità (in particolare) il sito web e l'app), degli eventi di animazione territoriale previsti (**bike to fun e bike to work**). Anche stakeholders pubblici e privati che, a seconda delle loro funzioni e attività, saranno sia beneficiari che attori del progetto. Tutte le procedure di appalto previste, ove possibile, applicano i criteri del **Green Public Procurement**. Attualmente sono in corso di realizzazione le attività del pacchetto di lavoro tecnico 4 relativo alla preparazione progettuale per la costruzione della ciclovia stessa. La Provincia di Varese è in procinto di approvare i progetti definitivi che interesseranno proprietà da espropriare site nei comuni di Malnate e Cantello e Solbiate con Cagno (CO).