

Viareggio, «mobilitata» per l'ambiente

Problemi e soluzioni per la mobilità attuati con approccio diversificato ed integrato in una città di medio-piccole dimensioni a vocazione turistica

Dario Soriani

Generalmente, un Comune con circa 64.000 residenti non ha problemi derivanti dalla congestione del traffico e più in generale dalla mobilità urbana degni di particolare menzione, soprattutto se paragonati alle città metropolitane, oggetto della quasi totalità degli studi e delle forme di incentivazione a livello nazionale.

Viareggio è però una città con connotazioni peculiari, poiché la zona centrale attrae, per tutto l'anno, tipologie di flussi disomogenee per quanto riguarda le motivazioni dello spostamento. Il centro, oltre che densamente abitato, è da considerarsi anche il centro degli affari e del commercio, comprendente edifici di particolare valore urbanistico/storico o ad elevata concentrazione di utenza. Nel corso dell'anno, in virtù della vocazione spiccatamente turistica della città, ai flussi ordinari si aggiungono i nume-

rosi spostamenti turistici che arrivano a triplicare la popolazione dell'area.

Questi due «picchi» di affluenza nell'area centrale cittadina si manifestano con modalità molto differenti tra loro, in quanto una buona parte dei turisti estivi è rappresentata dai proprietari di seconde case o da locatari di abitazioni a medio termine, mentre la maggior parte dei visitatori «mordi e fuggi» del periodo del Carnevale pongono fine alla loro permanenza in città entro la giornata. Il polo di attrazione primario di entrambi i flussi turistici è la passeggiata a mare, dove sono ubicati gli stabilimenti balneari e dove hanno sede i corsi mascherati del Carnevale.

Infine, l'area centrale di Viareggio attrae un considerevole numero di lavoratori, sia dalle aree periferiche della città, sia dalla rilevante frazione di Torre del Lago Puccini, sia dai Comuni limitrofi. Le atti-

vità lavorative sono di varia natura (quelle che attraggono più «pendolari» sono quelle legate ai cantieri navali della Darsena) e sono frazionate tra ditte di scarse dimensioni per ciò che concerne il numero di dipendenti. Tutto ciò, unitamente alle difficoltà nel creare tavoli di coordinamento per la pianificazione degli orari lavorativi di aziende profondamente diverse tra loro, ha reso praticamente impossibile la messa in atto di iniziative di *mobility management ad hoc* correlate a singoli Piani di Spostamento Casa Lavoro.

I principali dati relativi alla composizione dell'area centrale di Viareggio, raccolti per mezzo delle rilevazioni eseguite, sono sintetizzati nella *tabella 1* e, rapportati con quelli relativi all'intero territorio comunale urbanizzato, dimostrano l'elevata concentrazione di residenti e di attività commerciali, professionali e turistiche in un'unica area, che pertanto attrae flussi di spostamento di varia natura e periodicità.

Ad aggravare la situazione contribuisce il sistema infrastrutturale di Viareggio. Attualmente non consente di raggiungere direttamente le attività industriali della Darsena dalle arterie principali della viabilità primaria extraurbana, creando perciò traffico di attraversamento nel centro cittadino; lo stesso sistema, privo di un sottopasso ferroviario nella zona Sud della città, genera congestione per quanto riguarda i collegamenti tra la zona Est e quella Ovest della città, risultando la linea ferroviaria una barriera continua con pochi, discontinui e disagiati punti di superamento (ciò causa anche un allungamento dei tempi di percorrenza dei bus).

Il collegamento pedonale, che avveniva attraverso un sovrappasso ferroviario con doppie rampe di scale d'accesso ubicato più a Nord, è stato distrutto a seguito del disastro ferroviario del giugno 2009.

Raggiungere il centro con modalità alternative all'auto

Tenendo conto del complesso quadro sopra esposto e della media delle concentrazioni annuali del PM₁₀ nel 2006 e nel 2007, rilevate dalla centralina «da traffico» e di poco superiore a 50 µg/m³,



1.500 utenti hanno sinora ritirato una chiavetta codificata che permette di usufruire, dal dicembre 2007, di un servizio gratuito di *bike sharing* con 84 biciclette collocate negli scambiatori e nei punti chiave della città



In città si estendono circa 13.500 metri di piste ciclabili, frequentemente utilizzate, tra le quali in particolare quella realizzata lungo la passeggiata a mare

si è cercato, dal 2007, di affrontare la problematica cercando di disincentivare l'accesso al centro e, allo stesso tempo, di fornire stimoli mirati a modificare, almeno nell'ultimo tratto, le abitudini di spostamento dei residenti, dei pendolari, dei turisti occasionali ed abituali, collegando i nuovi parcheggi periferici con il centro con varie modalità, ecosostenibili e più vantaggiose sotto l'aspetto economico.

Al di fuori del perimetro dell'area centrale si è conclusa, nel 2007, la realizzazione di n. 4 parcheggi periferici, per un totale di circa 1.300 posti auto.

A partire dal luglio dello stesso anno, i nuovi parcheggi periferici sono stati collegati a mezzo bus con il centro città, anche con due apposite «navette». È stato esteso e potenziato di circa il 50% in termini di km percorsi il servizio preesistente di TPL, in modo da incentivare anche gli spostamenti a mezzo bus con servizio «porta a porta». Per l'occasione sono stati acquistati 8 nuovi bus Euro5. Inoltre il servizio di collegamento con i parcheggi scambiatori è stato reso gratuito: dunque, ritirando il titolo di viaggio presso i parcometri installati nei parcheggi, da circa 3 anni e mezzo si ha diritto ad usare gratuitamente qualsiasi bus urbano diretto verso il centro città e, conservando il biglietto, si può ritornare gratuitamente allo stesso parcheggio, fino alle ore 1.00 del giorno successivo all'emissione del titolo di viaggio.

Il servizio aveva una frequenza di circa

7 minuti nelle fasce orarie di punta e di 15 minuti nelle altre. I recenti tagli al trasporto pubblico hanno costretto l'A.C. a disattivare il servizio delle due navette e pertanto, adesso, la frequenza è di circa 15 minuti per tutto l'arco della giornata.

Nel dicembre 2007 sono state acquistate 84 bici del sistema di *bike sharing* «C'entro in bici», collocate in apposite rastrelliere ubicate nei parcheggi periferici e in altri punti chiave della città e distribuite 1.500 chiavette a vari utenti, così suddivisi: viareggini: 58,70%, residenti nel resto della Versilia: 25,70%, residenti al di fuori della Versilia: 14,90%. L'uso delle bici è gratuito, a patto di ricollocarle nella propria postazione entro le 23.30 del giorno di prelievo. Questo sistema di «condivisione» della bicicletta tramite chiavetta codificata è attualmente utilizzato in 95 Comuni italiani e le chiavette permettono di prelevare ed utilizzare gratuitamente anche le bici in dotazione presso tutti gli altri Comuni aderenti al «circuito».

Ai circa 12.000 metri di estensione delle piste ciclabili nel territorio di Viareggio sono andati ad aggiungersi i 1.400 metri delle tre piste realizzate nel biennio 2006/2007.

Riepilogando, i pendolari, i turisti ed i residenti al di fuori del centro hanno a disposizione da oltre 3 anni dei parcheggi a tutti gli effetti con funzione di scambiatore, non lontani dal centro, dove lasciare l'auto in sosta gratuitamente senza limiti di tempo; da lì possono recarsi in centro, oltre che a piedi, utilizzando gratuitamente in andata e in ritorno i bus, oppure usando, sempre gratuitamente, una delle bici del *bike sharing* disponibili.

Recentemente è stato ottenuto un cofinanziamento da parte del Ministero dell'Ambiente, nell'ambito del bando "per la diffusione di azioni finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane ed al potenziamento del trasporto pubblico rivolto ai Comuni non rientranti nelle aree metropolitane", per la realizzazione di

Indicatori di utilizzazione area centrale			
	ZPRU	Territorio Com.le urbanizzato	ZPRU/Territorio Com.le urbanizzato %
N. attività commerciali/kmq	1.231	348	254,05
N. vani per uffici/kmq	331	61	444,47
N. abitanti/kmq	8.246	3.569	131,04

Tabella 1

TIPOLOGIE DI ABBONAMENTI PER LA SOSTA
È possibile acquistare, senza nessuna limitazione, varie tipologie di abbonamento per la sosta, valide in una singola sottozona o in tutto.

1. Abbonamento mensile STANDARD - SINGOLA ZONA valido tutti i giorni, costo € 80,00
2. Abbonamento mensile RESIDENTI - SINGOLA ZONA valido tutti i giorni, costo € 30,00
3. Abbonamento mensile STANDARD - TUTTE LE ZONE valido tutti i giorni, costo € 100,00
4. Abbonamento mensile RESIDENTI - TUTTE LE ZONE valido tutti i giorni, costo € 70,00
5. Abbonamento mensile STANDARD FERIALI LUNEDI - VENERDI SINGOLA ZONA valido solo nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, costo € 40,00
6. Abbonamento mensile RESIDENTI FERIALI LUNEDI - VENERDI SINGOLA ZONA valido solo nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, costo € 20,00
7. Abbonamento mensile STANDARD FERIALI LUNEDI - VENERDI TUTTE LE ZONE valido solo nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, costo € 60,00
8. Abbonamento mensile AREE STAGIONALI ESTIVE costo € 30,00
9. Abbonamento mensile AREE STAGIONALI ESTIVE - RESIDENTI costo € 10,00
10. Abbonamento giornaliero GRATI e SOSTA costo € 0,00

Tutti gli abbonamenti mensili possono essere sospesi per più mesi, fino ad un massimo di 12. La modulistica per le varie auto-dichiarazioni è scaricabile al sito www.moverparking.it

MOVER
MOBILITÀ VERSILIA SPA
La società di gestione della sosta è la MOVER SPA, al sensi del Dicalcivola "per la gestione dei parcheggi a pagamento senza custodia", approvato con Del. di GC del 16/03/2000. La società MOVER è stata costituita con delibera di C.C. del 14/04/08 e gli azionisti individuali all'1 e 4 dello stesso Statuto, sono quelli di gestire la sosta a pagamento nel territorio urbano di Viareggio, di effettuare studi e progettare strutture mobili e a PUT e Piani dei Parcheggi, di progettare e gestire sistemi integrati di parcheggi e di aree per la sosta di automobili.

MOVER PASS

MOVER point
SEDE OPERATIVA:
via Mazzini, 104 - 55039 Viareggio
tel. e fax. 0584-581967
Orari apertura al pubblico:
dal lunedì al venerdì: 9.15 - 12.45 e 14.45 - 18.15
sabato: 9.15 - 12.30 - domenica e festivi chiuso.

Una brochure, stampata in 30mila copie, illustra i confini delle sottozone a sosta controllata e le tariffe di sosta, l'ubicazione dei parcheggi scambiatori e delle postazioni di bike sharing e le modalità alternative di accesso al centro

un ulteriore parcheggio periferico e di una nuova pista ciclopeditonale al fine di raccordare la nuova area con le altre piste ciclabili dirette verso il centro. Anche il nuovo parcheggio, che intercetterà i veicoli provenienti da Nord-est, sarà collegato con l'area nevralgica cittadina a mezzo bus. Saranno inoltre posizionate ulteriori n. 12 bici del servizio di bike sharing.

Politiche di tariffazione della sosta

Da gennaio 2008 è iniziata una progressiva estensione delle aree soggette a tariffazione della sosta. Attualmente sono disciplinati a sosta tariffata oltre 10.200 stalli, all'interno della Zona definita dalla Giunta Comunale a Particolare Rilevanza Urbanistica nelle quali sussistono esigenze e condizioni particolari di traffico. Prima del 2007 la sosta in centro veniva tariffata solo lungo la passeggiata a mare, la zona mercato e la piazza antistante il Municipio, per un totale di circa 1.200 stalli di sosta. La politica di pricing attuata fa sì che:

- sia fortemente disincentivata la sosta lunga dei pendolari e dei lavoratori dai profili tariffari «verticali» che aumentano col protrarsi della sosta (costo tariffa giornaliera al parcometro: 10 euro);
- sia stimolato il turnover nelle aree più appetibili, con una differenziazione dei profili tariffari e con l'introduzione di un breve o brevissimo periodo di sosta gratuita, alternativa a quella a pagamento, al termine del quale l'auto deve essere obbligatoriamente rimossa dallo stallo. Sono state consegnate a residenti, autorizzati ed abbonati oltre 21.000 etichette elettroniche, in sostituzione dei contrassegni cartacei utilizzati nella gestione della prima fase della disciplina della sosta. I vantaggi più evidenti derivanti sono il controllo, certo ed in tempo reale, della validità dei titoli di sosta attraverso appositi palmari dotati di antenna RFID. Installando delle porte di lettura delle etichette elettroniche, sarà possibile rilevare dei dati puntuali associate alle anagrafiche degli utenti, sui quali basare una mirata e proattiva pianificazione della gestione della mobilità urbana.

Eliminare il traffico di attraversamento

Oltre a questi interventi mirati ad intervenire sulle modalità degli spostamenti individuali verso il centro, sono in corso d'opera o in progettazione a breve termine due azioni strutturali per allontanare dal centro il traffico di attraversamento. È in corso di realizzazione il terzo lotto dell'asse di penetrazione. La nuova strada garantirà un collegamento diretto tra la viabilità primaria extraurbana e il quartiere Darsena, sovrapassando la linea ferroviaria Genova-Roma e costituirà un'infrastruttura fondamentale per la sottrazione del traffico attuale d'attraversamento del centro urbano. La seconda azione strutturale pianificata a breve termine è la costruzione di un sottopasso ferroviario che consenta la continuità dei percorsi per la mobilità pubblica e privata.

Obiettivo finale

È in corso di assegnazione l'incarico per l'elaborazione dell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico e per la realizzazione di un progetto di city logistic, che coinvolga gli operatori locali al fine di realizzare una nuova piattaforma logistica per la distribuzione delle merci in ambito urbano e/o certificare le piattaforme esistenti attraverso la stipula di un apposito protocollo, per conseguire un più efficiente modello di distribuzione urbana delle merci, intervenendo nel segmento finale della consegna, il più difficile da gestire per la pluralità dei soggetti coinvolti. Tutte queste iniziative in tema di mobilità urbana, attivate in pochissimi anni, convergono verso l'obiettivo finale da raggiungere, già trasferito nell'ambito progettuale dell'aggiornamento del PUT, ovvero una radicale riorganizzazione dell'accessibilità al centro, con un modello di città caratterizzato da ampi spazi prevalentemente pedonalizzati o ciclabili e comunque sgombri da auto, ai quali accedere attraverso una rete di parcheggi facilmente raggiungibile dall'esterno.

Dario Soriani
Mobility manager di area
per il territorio di Viareggio