



**In collaborazione con il Gruppo Interparlamentare  
per la mobilità nuova e ciclistica**

Seminario

# **INTERMODALITÀ TRA I SISTEMI DI TRASPORTO SOSTENIBILE**

Roma  
Palazzo Montecitorio - Sala Aldo Moro  
Giovedì 5 marzo 2015

**La relazione transfrontaliera treno + bici  
Il treno Mi.Co.Tra e la ciclovia Alpe Adria**

di **Maurizio Ionico**  
Amministratore Unico delle Ferrovie Udine - Cividale srl

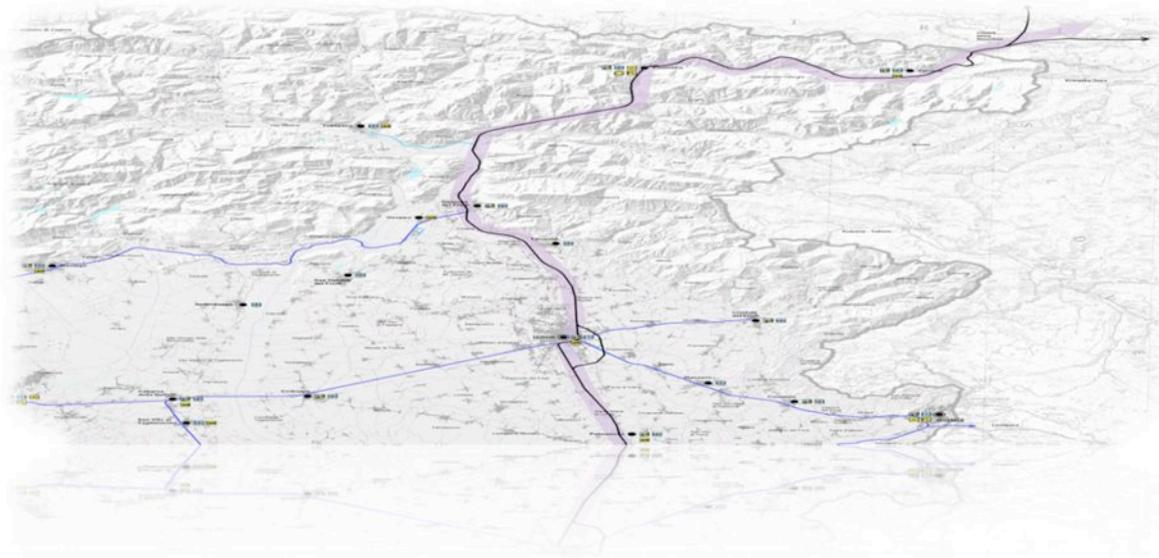


## **1. Il treno Mi.Co.Tra**

Il servizio ferroviario transfrontaliero Mi.Co.Tra (Miglioramento dei Collegamenti Transfrontalieri) si svolge lungo la direttrice Udine (I) e Villach (A) per il trasporto di passeggeri e biciclette. E' l'esito di un Progetto europeo Interreg IV in partnership tra la Regione Friuli Venezia Giulia, e la sua impresa Ferrovie Udine Cividale (Fuc srl), e il Land Carinzia, con il soggetto Öbb. Si tratta di un'esperienza del tutto originale nel contesto nazionale. Il finanziamento U.E. è stato erogato nella fase iniziale di start-up del programma, nel periodo tra giugno 2012 – giugno 2013, e, successivamente, sono subentrate le Regioni mediante il loro intervento diretto (pari 1,5 mln di € da parte della Regione Friuli Venezia Giulia nel 2015), dal 2013 fino al mese di dicembre 2015. Il

Mi.Co.Tra è programmato dalla Regione Friuli Venezia Giulia e dall'operatore Fuc srl almeno fino al 2018, mentre il Land Carinzia e le Öbb l'hanno previsto al 2020.

Tav. 1 - Sviluppo di Mi.Co.Tra lungo la ferrovia «Pontebbana» (Udine – Tarvisio B.V.)



## 2. Organizzazione del servizio

Il servizio si articola in 7 fermate, che interessano il territorio della Provincia di Udine da Udine a Tarvisio Bosco Verde, e 5 il territorio del Land Carinzia, dalla località di Thorl Maglern fino alla stazione centrale di Villach. Le corse nell'arco della giornata sono 2 in partenza da Udine (alle 7,07 e alle 17,17) e da Villach (9,45 e alle 9,29) con un valore dei titoli di viaggio nell'ambito dell'intera tratta pari a 13 € per persona (senza contare le agevolazioni previste per nucleo familiare con 4 bambini) e di 3,50 € per bicicletta (più specificamente, da Udine a Tarvisio B.V. 9,55 €, da Udine a Gemona del Friuli 3,25 €). Non sono previsti rincari al 2015. Per ogni convoglio sono impegnati 3 operatori: Macchinista, Capotreno e un Assistente al Capotreno che funge da interprete, perché conosce il tedesco e l'inglese, da accompagnatore dei passeggeri e concorre a caricare le biciclette sul treno. Va ricordato che il servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra si svolge in parallelo alle tradizionali attività di Tpl erogate da Trenitalia, in particolare lungo la direttrice della "linea 15" (Trieste-Gorizia-Udine-Gemona del F.-Tarvisio

## 3. Andamento del servizio

Dopo una fase di avvio e l'inevitabile rodaggio (2012), è progressivamente accresciuto l'interesse e l'utilizzo di Mi.Co.Tra da parte sia di pendolari sia di ciclisti. Se nel 2013 i passeggeri trasportati sono stati 59.726 e le biciclette 6.963, nel 2014 si è assistito a un incremento che, in valori assoluti, si è attestato a 72.334 passeggeri e a 7.661 bicilette (rispettivamente + 17,4% e + 10,0%). E' utile ricordare che il servizio ha avuto in varie

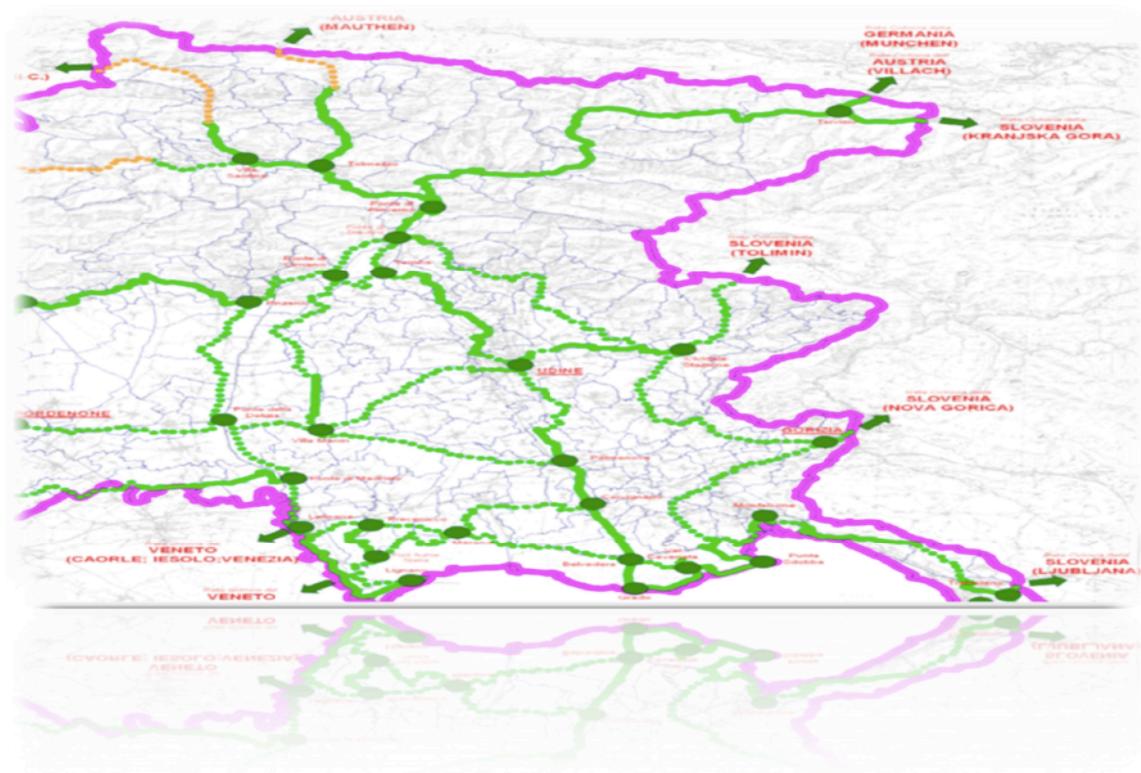
occasioni positivi riconoscimenti da parte di organismi istituzionali, associazioni di utenti e ciclisti. La programmazione 2015 prevede un ulteriore rafforzamento delle attività di marketing e delle collaborazioni con società ed enti al fine di estendere la conoscenza del servizio e l'utilizzo del treno. Sono previste, tra le altre, iniziative a favore dei bambini, organizzando il loro primo viaggio in treno, e una serie di incontri e rappresentazioni da tenere lungo il viaggio dal titolo "il tempo di mezzo" (libri, musica, teatro).

#### **4. Relazioni e interferenze con il territorio**

Esiste una stretta relazione tra Mi.Co.Tra e il territorio attraversato. Sono 7 i nodi riconducibili alle fermate di Tarvisio B.V., Ugovizza, Pontebba, Carnia, Venzona, Gemona del Friuli e Udine. Quello che appare maggiormente interessante è che ben 6 fermate, assai vicine le une dalle altre, incrociano l'area pedemontana e montana e questa particolarità rende il servizio interessante e curioso per i luoghi e i paesaggi che si possono ammirare e per la corrispondenza con un importante ancorché discontinuo sistema di piste ciclabili che si articola sul territorio. Ampliando la riflessione, si rileva una sufficiente integrazione tra il treno (a cura di Trenitalia) e i servizi di autolinea (a cura di Saf del Gruppo Arriva), anzitutto sulla direttrice nord-sud (Udine -Tarvisio), mentre sono del tutto da migliorare i servizi di Tpl (via gomma) forniti all'insieme del territorio e delle aree interne. Quanto all'intermodalità treno (Mi.Co.Tra)/bici, si registra una certa frammentarietà delle interconnessioni con la Rete delle ciclovie di interesse regionale (ReCIR) e con la Rete ciclabile diffusa (RCD). Ma quello che desta maggiore perplessità è il fragile rapporto con altri progetti, pur importanti, relativi all'organizzazione e promozione delle ciclovie. E' il caso di un programma della Provincia di Udine (Terra dei Patriarchi) il cui road-book riguardante le piste ciclabili che innervano i luoghi e il paesaggio friulano addirittura non «riconosce» l'esistenza del Mi.Co.Tra e non rende disponibili alle persone, quindi, tutti gli strumenti per "progettare" il proprio viaggio.

#### **5. Il sistema delle ciclovie del Friuli Venezia Giulia**

La Regione ha operato con cura nel corso del tempo nel progettare e realizzare un sistema articolato di piste ciclabili. Di riflesso, Province e Comuni hanno concorso ad arricchire tale sistema, tra cui spicca la rete urbana delle piste ciclabili del Comune di Udine. Si riconosce un'architettura incardinata su 3 livelli di ciclovie. Il 1<sup>a</sup> livello si riferisce alla Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR), Si tratta di un'infrastruttura a maglia larga che riguarda l'intero territorio regionale, che si collega alle infrastrutture degli Stati (Austria, Slovenia) e Regioni (Veneto) confinanti ed è interconnessa alla rete ciclabile italiana «Bicitalia» e a quella europea «Eurovelo». Esiste poi un 2<sup>a</sup> livello costituito da una serie di infrastrutture per la mobilità sostenibile definita «Rete Ciclabile Diffusa» (RCD) che assicura nel medio-lungo periodo la ciclabilità del Friuli Venezia Giulia, sia in ambito extraurbano sia urbano. Infine, è presente un 3<sup>a</sup> livello di competenza degli Enti locali che riconosce le «Reti Ciclabili Locali» (RCL), ognuna delle quali deve prevedere uno o più collegamenti con la ReCIR.



## 6. La Ciclovia Alpe Adria - Radweg (CAAR)

L'Alpe Adria - Radweg è una ciclovia importante che si sviluppa lungo un direttore nord-sud e collega la città di Salisburgo (A), capoluogo del Land Salzburg, a Grado e al Mare Adriatico (I), in Friuli Venezia Giulia. E' l'esito di un programma europeo di cooperazione transfrontaliera, l'Interreg IV Italia-Austria 2007-2013, che ha visto partecipi le due Regioni. Oggi si configura come un elemento portante del sistema di ciclovie trans-regionali caratterizzato dall'«alta qualità» e dalla «lunga percorrenza». Il tracciato ciclabile transfrontaliero è di 403 km e mette in relazione Salisburgo al mare incrociando una varietà di storia, luoghi, paesaggi e autenticità in termini di bellezza, arte e artigianato locali. In Friuli Venezia Giulia la Caar è vissuta ogni anno almeno da 170 mila ciclisti e si connette con la rete regionale con alcune delle più significative piste cicloturistiche, quali quelle denominate «Senza confini» (Coccau), la «Ciclovia della montagna carnica» (Venezze), «In@Natura» (Buia) per terminare con la «Ciclovia del Mare Adriatico» (Grado). Naturalmente non tutto è integrato a dovere. Lungo il percorso vi sono cesure e separatezze che si rilevano in primo luogo, nella parte alta, tra Coccau - Confine austriaco, Resiutta – Moggio Udinese, Venezze – Gemona del Friuli.

## **7. Un percorso verde lungo una linea ferroviaria in esercizio**

Tra l’Austria (Land Carinzia) e l’Italia (Friuli Venezia Giulia), la Caar si caratterizza per essere un percorso verde lungo una linea ferroviaria in esercizio (la “Pontebbana”) contraddistinto da elementi strutturali (vecchi tracciati ferroviari, ponti, gallerie) e formali (soluzioni di attraversamento, percorsi) di grande pregio. Merita sottolineato il tratto Tarvisio – Resiutta, di circa 40 km, poiché è l’espressione sintetica di una tipologia di tracciato comune in altre realtà geografiche (Stati Uniti ad esempio). In sostanza, si ha a che fare con una ferrovia che interseca percorsi ciclabili secondo un modello rail-with-trail.

Tav. 3 Un percorso verde lungo una linea ferroviaria in esercizio secondo la tipologia rail-with-trail

## **8. Integrare due eccellenze**

L’obiettivo del presente e del futuro è riuscire a far interagire correttamente e con efficacia due eccellenze del sistema transfrontaliero della mobilità sostenibile. Da un lato il Mi.Co.Tra, che nel 2013 è stato inserito nella short list degli awards proposta dall’«European Rail Congress» riconoscendo questa esperienza quale buona pratica da imitare poiché fornisce collegamenti efficienti ed interconnessi, di alta qualità e sicuri, orientati alla riduzione delle emissioni di gas serra. Dall’altro, l’Alpe Adria, che alla recente fiera della vacanza attiva «fiets en wandelbeurs», di Amsterdam, è stata riconosciuta miglior pista ciclabile europea dagli operatori del settore, giornalisti olandesi ed europei. Si tratta di due elementi della mobilità che concorrono a qualificare il Corridoio europeo 1/Baltico-Adriatico ed attraversano un territorio caratterizzato da rilevanti patrimoni naturali e paesaggistici nonché luoghi ed edifici di valenza storica.

Tav. 4 - Sviluppo della ferrovia «Pontebbana» (Udine – Tarvisio B.V.) e patrimoni naturali e paesaggistici.

Tav. 5 Corridoio 1/Baltico- Adriatico. Assetto delle reti

## **9. Progetto di cooperazione europeo per l’intermodalità tra i sistemi di trasporto, sostenibile e transfrontaliera**

I programmi di cooperazione europea rappresentano strumenti utili ai fini di una integrazione equilibrata ed efficace dei due sistemi che richiede il coinvolgimento di enti e soggetti differenti, localizzati in questo caso in 2 distinte realtà geografiche ed amministrative. Favoriscono l’acquisizione delle risorse finanziarie, in compartecipazione, necessarie per realizzare specifici interventi in tempi definiti. Se sinora sono stati utilizzati gli Interreg, sia nel caso di Mi.Co.Tra sia della Caar-Radweg, la nuova programmazione comunitaria 2014 – 2020 mette tuttavia a disposizione altri canali ed opportunità, in ogni caso volti ad assicurare lo sviluppo della mobilità sostenibile e dei contesti locali. Un progetto di cooperazione non può essere casuale. Esige una visione, la partecipazione plurale dei soggetti, l’ottimizzazione delle risorse e degli asset, ricadute certe e misurabili attraverso gli effetti dell’attrattività. Vi sono alcuni essenziali fondamenti cui riferirsi per promuovere un buon progetto di cooperazione. Il primo: l’autenticità. Si tratta di una nozione che permette di riconoscere il valore profondo rappresentato dal paesaggio, dalla storia, dai luoghi, dal sapere e dal saper fare quale paradigma in base al quale procedere per eseguire una originale pianificazione territoriale e vero e proprio motore dell’attrattività, sia di consumatori, turisti e ciclisti sia di imprese e capitali. Ciò richiede di mettere a «fattor comune» risorse e patrimoni locali e di saperli connettere al mercato e alle diverse tipologie di utenti. Un appropriato marketing territoriale può, in questo senso, esse d’aiuto. Il secondo: territori lineari. Essi rappresentano la struttura di riferimento o, se si vuole, la piattaforma contraddistinta dalla partecipazione di soggetti diversi, e dall’esistenza di una varietà di patrimoni, da saperi e produzioni locali che impongono necessariamente una

corretta progettazione integrata. Il campo di attività di tale funzione non si può pertanto limitare a riconoscere ed operare su singoli oggetti o specifiche opere quanto, invece, proporre la contemporanea valorizzazione di risorse ed asset caratterizzanti il contesto. Da qui l'esigenza di far interagire i patrimoni (la natura, il paesaggio, i borghi, le architetture, le produzioni locali) con le infrastrutture e i servizi di trasporto, poiché assieme rappresentano la condizione per assicurare le relazioni sociali e l'accessibilità. Il terzo: la qualità dell'offerta. Da sola la domanda non si alimenta. Vi è in primo luogo l'esigenza di adeguare l'offerta in termini di qualità e quantità di servizi di trasporto ferroviario, per corrispondere per quanto possibile alle richieste del mercato e ai comportamenti, consuetudinari o meno, degli utenti, assicurando continuità e coerenze interne al differenziato sistema ciclabile. Per farlo, al tempo stesso in modo corretto ed efficace, è indispensabile promuovere gli investimenti secondo "logica di risultato", cioè sapendo utilizzare le risorse finanziarie, che sono per definizione limitate, verso le parti e settori che assicurano maggior valore poiché completano il sistema o lo migliorano. Lungo questa impostazione appare utile tener conto delle gerarchie e della dimensione dei flussi turistici, sia effettiva sia potenziale. Applicare concretamente questi principi nel caso friulano significa, ad esempio, per il Mi.Co.Tra riuscire a collegare efficacemente (in termini di tracciati, cartelli, info-point e così via) le fermate del treno, che si caratterizzano per essere a tutti gli effetti le "porte dei luoghi", al sistema principale delle ciclovie; per l'Alpe Adria invece si tratta di saper garantire continuità, capacità ed interattività (con il tema della tecnologia e dei sistemi informativi che sta diventando fondamentale) alle reti ciclabili.

#### **10. Dalla narrazione e singoli progetti alla visione strategica**

Vi sono una pluralità di progetti ed esperienze maturati nel Paese (testimoniati da varie ricerche condotte da FIAB, WWF, Legambiente, Amici della Terra, ISFORT, Università) riguardo l'integrazione tra treno+bici, le relazioni tra mobilità sostenibile e patrimonio ambientale e culturale, la produzione di greenways. Questo patrimonio va attentamente considerato poiché deve portare le istituzioni, le imprese e le associazioni a darsi una visione strategica, fuoriuscendo (in negativo) da il tipico esercizio della narrazione e (in positivo) dal solo riconoscimento di alcuni progetti sperimentali o ben riusciti o buone pratiche (generati in varie località come Foggia, Siena, Treno, Bolzano e diverse altre). L'integrazione tra sistemi deve diventare questione nazionale e regionale e, in coerenza, è indispensabile sollecitare ad una comune visione i principali soggetti, quali Stato, Rfi-Trenitalia e Conferenza delle Regioni, che comporti la revisione della legislazione, ponendola in sintonia con l'esigenza di realizzare l'intermodalità tra sistemi sostenibili, accompagnandola dalla dotazione di adeguate risorse per sostenere programmi pluriennali di intervento. In una situazione a scarsità crescente di risorse finanziarie e in un regime di patto di stabilità, che limita le capacità di intervento degli enti locali, non si fa molta strada se non si afferma una concezione più matura delle potenzialità che può esprimere la mobilità sostenibile nella creazione del valore, in altri termini nel far crescere la ricchezza dei territori. Naturalmente non è sufficiente limitarsi a sostenere che le reti (ferroviarie) e le infrastrutture (piste ciclabili) che innervano territori e luoghi creano valore. Lo possono determinare se vi è contemporaneamente un'adeguata fornitura di servizi in grado di qualificare l'offerta di mobilità (mediante il rinnovo del materiale rotabile, la revisione degli orari, l'integrazione tariffaria tra ferro-gomma e dei titoli di viaggio con i biglietti di accesso a mostre e musei e così via), e se si opera un rafforzamento organizzativo delle strutture e dei servizi che formano il sistema ricettivo territoriale e di supporto ai passeggeri, agli utenti, ai consumatori e ai turisti. Va predisposta, in sostanza, una nuova filiera produttiva. E' la condizione per assicurare la possibilità che si generi attrattività e, quindi, si possa alimentare e diffondere valore. I progetti, in questo senso, non è sufficiente siano solo ben elaborati e congegnati. Devono saper corrispondere ai nuovi bisogni e, appunto, alla formazione di una filiera nel contesto dei territori lineari e,

per farlo, devono rappresentare una “dimensione sociale” delle iniziative. E’ necessario far leva su un pensiero comune di tipo amministrativo e tecnico che conduca alla co-pianificazione e alla stipula di Intese tra i vari soggetti coinvolti, in modo da definire impegni, responsabilità e reciprocità. Da qui l’utilità dei “progetti di territorio” in luogo delle singole opere, ciò per far interagire aspetti per loro natura differenziati e comporre azioni ed aspettative, pubbliche e private. In generale, serve passare da un approccio riconducibile all’elaborazione W. Kandinsky, sintetizzata nel testo del 1926 dal titolo “punto, linea, superficie”, dove studia le caratteristiche degli elementi di base e definisce le relazioni fra i singoli elementi e la composizione di un’immagine, ad un più maturo e consapevole approccio multidisciplinare del progetto incardinato sul rapporto tra “nodo, rete, piattaforma”. E’ un modo per riconoscere i fattori che influiscono sull’evoluzione del sistema territoriale e della mobilità delle persone, e procedere alla sua corretta gestione anche mediante il governo del territorio nelle forme di una *multilevel governance*.

Tav. 6 Da “punto, linea, superficie” (1926, W. Kandinsky) all’approccio multidisciplinare

