



un dovuto ringraziamento a Massimo Mancini e figlio

RSM Cycle ring

Realizzazione di un anello pedo-ciclabile per il miglioramento della viabilità interna sostenibile

Il nostro progetto si prefigge di riqualificare il territorio della Repubblica di San Marino grazie alla realizzazione di una pista ciclabile che connetta i diversi Castelli dello Stato.

L'obiettivo primario è infatti lo sviluppo della mobilità pubblica e privata con particolare attenzione al miglioramento del decoro urbano: la realizzazione di una pista ciclabile può risolvere i problemi di mobilità e al contempo arricchire il valore paesaggistico del territorio.

Dal sondaggio che il nostro gruppo ha effettuato lo scorso Luglio, sono emerse alcune problematiche che affliggono la vita quotidiana dei cittadini, alcune delle quali sono risolvibili proprio grazie al nostro intervento di riqualificazione tramite il progetto di un circuito ciclabile.

A quanto emerge dalle testimonianze, soprattutto dei cittadini più giovani (età compresa tra i 14 ed i 25 anni), è diffusa tra la popolazione una percezione negativa della vita quotidiana nei Castelli. L'ambiente ed i suoi dintorni appaiono - specie a chi risiede nella Repubblica di San Marino per necessità lavorative o di studio - come privi di qualsiasi forma di attrazione o di interesse.

Questo primo dato è un indicatore sociale molto importante, su cui abbiamo focalizzato da subito la nostra attenzione, comprendendo quanto fosse importante trovare un modo per attrarre cittadini e turisti, garantendo loro una forma di intrattenimento alternativa. La dimostrazione di quanto un intervento di questo tipo possa incrementare il flusso turistico è data dal caso del Parco Costiero della Riviera dei Fiori, tra le località di Ospedaletti e San Lorenzo in provincia di Imperia, dove si è constatato che circa l'80% dei turisti si reca in quest'area anche per la presenza della pista ciclabile.

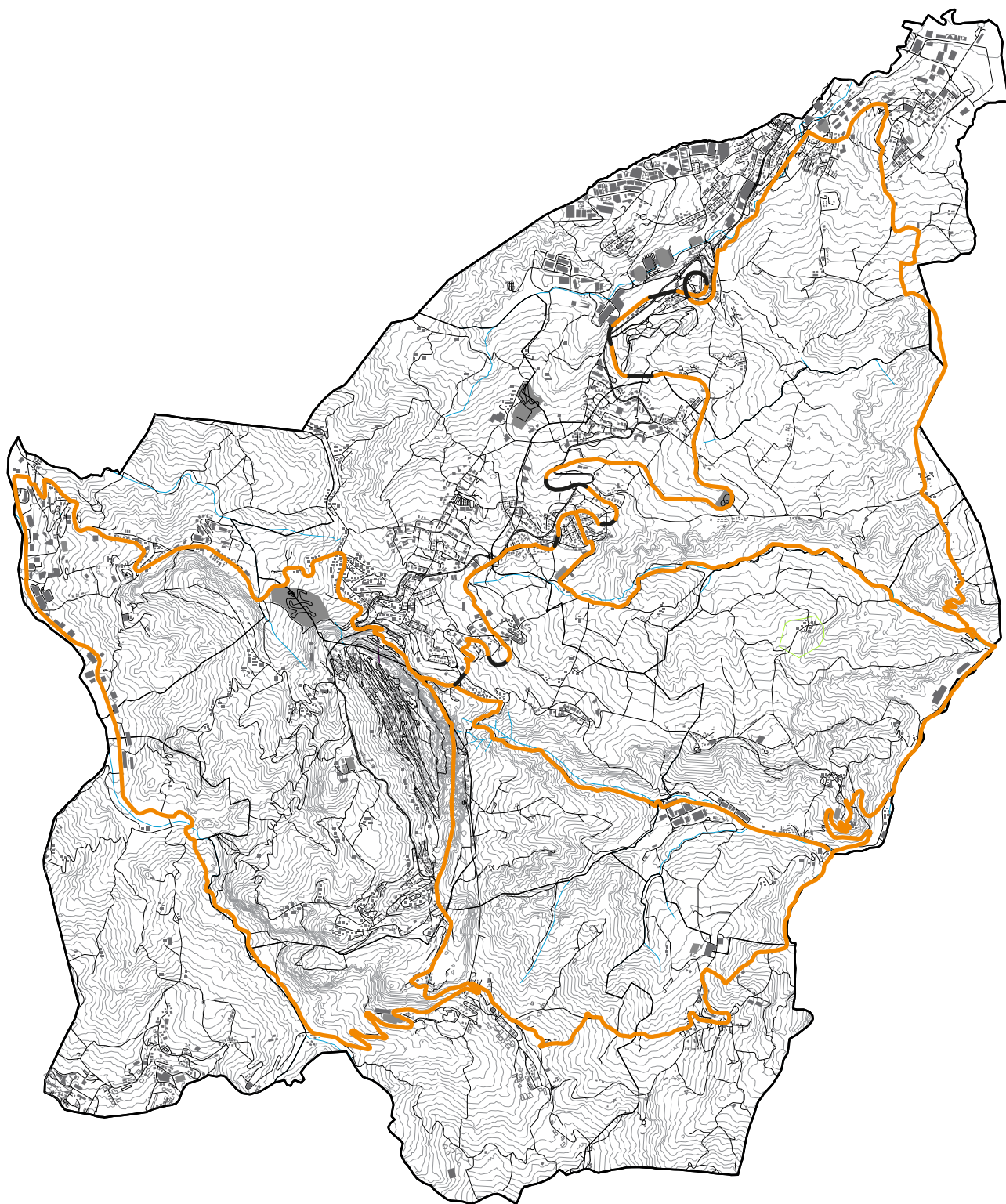
Nel progettare un'iniziativa di riqualificazione locale come questa, non è da sottovalutare il fatto che un'ampia percentuale degli abitanti della Repubblica di San Marino sia rappresentata dalla popolazione medio-giovane: infatti la fascia d'età 46-50 risulta essere la più numerosa. Tra di essi è molto diffusa la passione per lo sport e le attività outdoor come il ciclismo e la corsa, e proprio questo è stato uno dei motivi che ci hanno indirizzati verso una scelta simile.

Una pista ciclabile rappresenta quindi un'ottima soluzione alla mancanza di iniziative, è un'alternativa sostenibile al trasporto pubblico poiché collega punti piuttosto lontani dello Stato ed è allo stesso tempo un luogo di incontro e di scambio dove trascorrere qualche ora all'insegna della salute, in un contesto che altrimenti in alcune aree periferiche sarebbe caratterizzato esclusivamente da industrie e capannoni, in contrasto con le ampie zone boschive presenti nel territorio.

Il problema dell'inquinamento dovuto ad un eccesso di traffico veicolare rappresenta un'altra delle tematiche su cui abbiamo deciso di focalizzarci per la riqualificazione del territorio della Repubblica di San Marino.

Nonostante sia presente una linea di trasporti pubblici, non è abbastanza efficiente, tanto che alcune località sono effettivamente tagliate fuori dalle classiche rotte turistiche, e anche laddove il trasporto pubblico è garantito, esso è carente e non permette di accorciare i tempi di percorrenza come ci si aspetterebbe.

Generalmente, ne consegue che la popolazione della Repubblica di San Marino tende - complice anche l'alto numero di autoveicoli presenti nello Stato - a preferire gli spostamenti in macchina anche nel caso di brevi tragitti.



La nostra soluzione punta quindi a ridurre l'inquinamento dovuto a questo elevato uso dell'automobile proponendo modalità alternative per spostarsi attraverso lo Stato in maniera agevole e veloce ed allo stesso tempo riducendo l'impatto ambientale dei traffici interni.

La proposta di una pista ciclabile risolve il problema offrendo un'alternativa ecosostenibile all'uso di autoveicoli. Questa soluzione riesce infatti a collegare tra loro i Castelli della Repubblica di San Marino attraverso un mezzo di trasporto privo di impatto ambientale, come la bicicletta a pedalata assistita, tramite un percorso che tocca i punti nevralgici e rilevanti dal punto di vista paesaggistico e storico.

La pista ciclabile si sviluppa secondo un andamento ad anello che presenta ramificazioni secondarie, in modo da passare attraverso quasi tutti i Castelli principali; rimarrebbe escluso quello di Chiesanuova, a causa dell'eccessivo dislivello che lo separa dal resto della zona.

Lungo il tragitto saranno ampiamente segnalati tutti i punti di una certa rilevanza storica, artistica e paesaggistica; vi saranno numerose aree di sosta e di ristoro, in modo da rendere ancor più piacevole l'escursione attraverso il territorio della Repubblica di San Marino.

Nei punti strategici sopra citati, saranno collocate delle stazioni di ricarica per le biciclette a pedalata assistita. Queste stazioni saranno caratterizzate da strutture fotovoltaiche per la produzione di energia elettrica necessaria per la ricarica delle biciclette.

La pista ciclabile, come già detto sopra, unisce i diversi Castelli, creando un vero e proprio itinerario storico-culturale. Si è potuto infatti constatare dai sondaggi quanto sia diffusa la mancanza di un sentimento di identità culturale e di condivisione di quello che è il patrimonio storico della Repubblica.

Con questa proposta, noi vogliamo quindi affiancare alla pista ciclabile un percorso guidato nella storia dello Stato: con l'ausilio di totem illustrativi e di apposite indicazioni, intendiamo far sì che il fruitore dell'itinerario sia invogliato a visitare i singoli Castelli. Le mete proposte saranno infatti distinte secondo una legenda cromatica e richiami di colore appositamente collocati sulla strada, a seconda della tipologia: vi saranno itinerari storici, artistici, gastronomici.

La pista, che misura in totale 59,5 km, potrebbe essere realizzata in un materiale luminescente di origine sintetica, che di giorno si ricarica tramite energia solare per poi fornire un apporto di luce nelle 8-10 ore successive. Abbiamo tratto quest'idea da un progetto già esistente, realizzato nel 2016 in Polonia presso la località di Lidzbark Warminski.

Questa soluzione, più costosa di una semplice pavimentazione drenante, ha il vantaggio di limitare l'illuminazione pubblica del percorso alle sole gallerie, infatti nel restante tragitto la pavimentazione stessa sarebbe la fonte di luce che illumina il percorso.

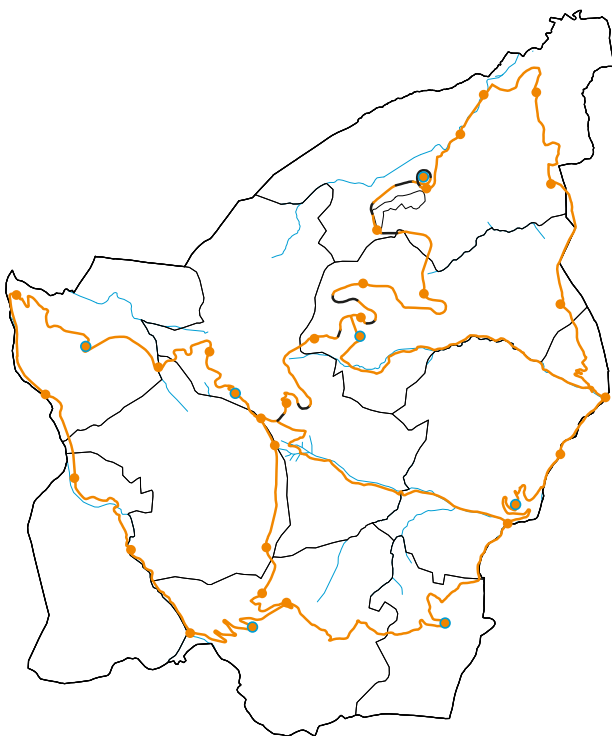


Questa proposta rappresenta inoltre un valido alleato nel problema della sicurezza: negli ultimi decenni la passione per il ciclismo sta diventando infatti un fenomeno sempre più diffuso tra la popolazione di ogni fascia d'età, ma di conseguenza si è verificato un incremento nel numero di incidenti, soprattutto nelle ore notturne in cui la visibilità è ridotta. L'utilizzo di un materiale fosforescente permette quindi di garantire a ciclisti e pedoni una maggior percezione dell'ambiente circostante e di potenziali pericoli, specialmente nei tratti in cui la pista corre a fianco alla strada.

Data la conformazione territoriale della Repubblica di San Marino, in cui predominano le aree boschive ed ampi spazi di verde, abbiamo cercato di far passare il percorso attraverso le zone più favorevoli e quanto più distanti dai tratti stradali. Laddove invece era necessario attraversare i centri urbani, la pista si sviluppa su un unico tratto a doppia corsia, ben separato dalla strada carrabile con l'uso di apposite barriere protettive.

Queste differenti tipologie di collocazione della pista sono state ben evidenziate dalle 6 viste e sezioni che abbiamo realizzato proprio per fornire una panoramica del complesso in cui il ciclista si potrà trovare a passare: dalle piazze storiche, a tratti immersi nel verde incontaminato, ad altri tratti che costeggiano la zona più periferica del territorio. In questo modo, si garantisce una maggiore differenziazione del panorama che evita la monotonia di un percorso ripetitivo e sempre identico a sé stesso.

Lungo la pista, ogni 500-750m sono previste delle aree di sosta breve in cui saranno presenti panchine, fontanelle, elementi di ombreggiatura e basi per la ricarica di apparecchi telefonici, mentre per quanto riguarda quelle di sosta lunga, ogni 2 km saranno previste aree apposite in cui i ciclisti potranno lasciare le proprie biciclette a ricaricare. Queste aree di sosta lunga sono state collocate in maniera strategica, in modo da trovarsi nelle vicinanze di strutture ricettive e punti di interesse, come centri sportivi ed aree di interesse storico-culturale, oltre che per servire luoghi di fruizione quotidiana quali edifici scolastici e lavorativi.



Dato il percorso della pista e le differenti tipologie di aree che collega, si può stimare un passaggio giornaliero di circa 200-250 ciclisti, tra lavoratori, studenti e turisti, dei quali una certa percentuale avrà il proprio mezzo personale. Per questo motivo, abbiamo calcolato che il numero di biciclette necessarie per soddisfare la domanda d'uso si aggirerà sulle 100-150 unità.

Questa soluzione, che comprende la riqualificazione della maggior parte del vecchio tratto di ferrovia e include la realizzazione di circa 60 km di manto stradale in materiale sintetico luminescente, la realizzazione di 33 aree di sosta lunga, la fornitura di 100-150 biciclette a pedalata assistita e delle relative basi di ricarica collocate nelle varie aree di sosta sopracitate, verrà a costare 250.000 euro/km, per un totale di 15 mln circa.