

PREMESSA**La prospettiva europea, statale e regionale**

La prospettiva europea è un punto di vista da cui partire vista l'importanza che si affida alla mobilità sostenibile. Ciò è accompagnato dallo sforzo di costruire una rete di città/Regioni che condividano le conoscenze e le capacità di intervento e che facciano ricorso a tutti gli strumenti disponibili, non ultimi quelli finanziari, per ottenere obiettivi comuni .

Gli obiettivi della politica comunitaria nel settore dei trasporti, elaborati prima con il Libro bianco del 1992 fino al riesame del Libro stesso del giugno 2006, sono tutti rivolti ad offrire sistemi di trasporto che rispondano alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società, al fine di garantire una buona mobilità, incrementare l'intermodalità tra i vari mezzi di trasporto, proteggere l'ambiente, favorire l'innovazione, stabilire connessioni tra le politiche europee e gli impegni internazionali (Kyoto).

La Commissione della Comunità Europea ha adottato, anche, il Libro Verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana", che segna le tappe di un piano europeo per la mobilità urbana incentrato sulle tematiche della fluidificazione del traffico e del trasporto urbano accessibile e sicuro per gli abitanti delle città .

A livello nazionale, invece, il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT), approvato nel marzo 2001, si pone come quadro di riferimento per un insieme di interventi, con lo scopo di rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza stabiliti dall'Unione Europea.

Il Ministero dei Trasporti nel novembre 2007 ha presentato le "Linee Guida del Piano Generale della Mobilità" principale strumento della politica nazionale dei trasporti che individua prioritariamente gli obiettivi strategici di efficienza, sicurezza e sostenibilità.

Da parte della RER il risanamento e la tutela della qualità dell'aria costituiscono un obiettivo irrinunciabile viste le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente. Per questo le politiche regionali del trasporto pubblico e della mobilità urbana sono volte al conseguimento di obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione della congestione stradale.

La Regione Emilia Romagna ha definito il nuovo assetto di riferimento istituzionale e ha attuato le nuove competenze in materia attraverso la L.R. n. 30 del 1998 "Disciplina generale del Trasporto Pubblico regionale e locale", come successivamente integrata e modificata dalla L.R. n.10/2008 .

La Giunta regionale nel maggio 2007 ha avviato il procedimento di elaborazione e approvazione del nuovo Piano Territoriale Regionale.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di programmazione con il quale la Regione definisce gli obiettivi per assicurare lo sviluppo e la coesione sociale, accrescere la competitività del sistema territoriale regionale, qualificare e valorizzare le

risorse sociali ed ambientali, anche attraverso la definizione di indirizzi e direttive alla pianificazione di settore.

Nel dicembre 1999 il Consiglio Regionale ha approvato il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) 1998 / 2010, in variante al Piano Territoriale Regionale (PTR) e secondo quanto previsto dalla citata L.R. n. 30 del 1998 la Regione programma, anche tramite il PRIT, le reti di infrastrutture e i servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e il trasporto pubblico regionale e locale, con il concorso degli enti locali, tenendo conto della loro programmazione ed in particolare dei piani predisposti dalle Province.

La Giunta regionale, con delibera del febbraio 2008, ha avviato il procedimento di predisposizione dell'aggiornamento del Piano Regionale Integrato dei Trasporti - PRIT 1998 / 2010, anche al fine di assicurare il massimo della coerenza tra i nuovi obiettivi della pianificazione nazionale e gli obiettivi della pianificazione su scala regionale e locale.

La pianificazione integrata

Un altro aspetto saldamente legato ai precedenti parte da un'analisi sullo stato di fatto della domanda di mobilità.

La rilocalizzazione di molte attività, sia residenziali che produttive, si è tradotta in un forte motore di domanda di mobilità, la cui crescita è legata, oltre che all'aumento del numero degli spostamenti, anche all'incremento delle distanze percorse.

Per questi motivi è necessaria una stretta integrazione tra le previsioni urbanistiche in capo agli strumenti di pianificazione di competenza degli Enti territoriali e la programmazione del trasporto pubblico locale.

Il Piano del trasporto pubblico deve quindi rientrare all'interno di un processo più ampio di pianificazione integrata che coinvolga anche aspetti e valutazioni di natura territoriale, ambientale, economica e industriale, con l'obiettivo condiviso di ridurre significativamente il traffico veicolare privato che congestiona le aree urbane e metropolitane nel nostro Paese.

Inoltre l'efficacia dei servizi deve essere valutata anche in base ai livelli di riduzione della congestione da traffico e quindi dell'inquinamento atmosferico prodotto. A questo scopo, occorre sviluppare quanto più possibile l'integrazione, anche tariffaria, dei servizi collettivi, conferendo ai trasporti ferroviari il ruolo di sistema forte e ai servizi su gomma un ruolo basilare di adduzione alle reti ferroviarie, oltre che quello di connessione tra le aree non servite dalle modalità ferroviarie.

Lo sviluppo del trasporto pubblico locale deve essere l'elemento cardine attorno al quale costruire una politica di gestione della domanda di mobilità che preveda l'attuazione dei Piani Urbani della Mobilità, l'introduzione di interventi di incentivazione all'uso del modo collettivo e di disincantivazione all'uso dell'auto privata.

Questa promozione di offerta di trasporto pubblico deve essere accompagnata dall'introduzione di misure che migliorino le condizioni sociali e ambientali delle aree urbane, come le ZTL, le aree 30 e quelle pedonali, le corsie riservate ai mezzi collettivi e i servizi a chiamata, ma anche da azioni che prevedano forme di regolazione/tariffazione della sosta.

Un contributo importante su questi aspetti è fornito dalle innovazioni tecnologiche, in particolare nel campo del controllo degli accessi ai centri urbani, della gestione della sosta, della regolazione automatizzata del traffico, dell'informazione all'utenza e della gestione delle flotte del trasporto pubblico (AVM e paline intelligenti). *Al proposito ricordiamo che Ferrara è entrata assieme ad altre province della Regione, nel progetto ELISA che prevede la realizzazione del sistema satellitare di controllo della flotta dei*

bus, l'installazione di paline "intelligenti" a terra e di pannelli a messaggio variabile. Il tutto con contributi statali finalizzato ad una migliore informazione a supporto del trasporto pubblico ma più in generale della mobilità urbana.

Innovare i sistemi di governance significa garantire, attraverso i necessari interventi infrastrutturali, la più elevata accessibilità ai singoli sistemi di trasporto, ma anche introdurre sistemi di tariffazione integrata che consentano al cittadino di spostarsi utilizzando i diversi vettori del trasporto pubblico indipendentemente dal modo di trasporto e dalla impresa che lo gestisce (vedi STIMER avviato nel 2008 in tutta Regione Emilia-Romagna e che dovrebbe entrare a regime entro il 2010).

Tutti questi elementi valorizzano fortemente un sistema di trasporto e qualificano, al tempo stesso, il livello di qualità urbana e di sostenibilità di un sistema di mobilità ma, per ottenere risultati positivi, occorre soprattutto rafforzare i poteri locali nella regolazione della mobilità ed accrescere la consapevolezza dei cittadini e delle imprese.

L'Atto di Indirizzo Regionale

L'Atto di Indirizzo Regionale, del marzo 2007, in materia di programmazione del trasporto pubblico regionale ha individuato le priorità per gli interventi da includere negli Accordi di Programma (sottoscritti nel dic.2008), dando particolare rilievo al miglioramento qualitativo del servizio di trasporto pubblico nei diversi bacini regionali, con l'obiettivo di incremento della velocità commerciale e della sua capacità di attrazione e anche del potenziamento dei percorsi ciclabili urbani per creare una vera alternativa modale all'uso del mezzo privato.

La priorità al trasporto pubblico

Nelle politiche di intervento è indispensabile dare priorità ad investimenti che aumentino l'attrattività del trasporto pubblico rispetto al traffico veicolare privato, **in termini di regolarità, puntualità e velocità.**

Il miglioramento di questi fattori di qualità del servizio richiede, da parte degli Enti locali, uno sforzo assolutamente particolare per l'incremento dei percorsi dedicati al trasporto pubblico e alla loro protezione con dispositivi materiali o quanto meno telematici, per il preferenziamento alle intersezioni, la protezione delle fermate e la realizzazione di parcheggi per bici nei punti di interscambio dove è possibile prevedere la gestione di un sistema di bike-sharing integrato con il sistema del trasporto collettivo .

L'integrazione modale e dei servizi

Lo sviluppo del trasporto pubblico va ricercato non solo nell'aumento quantitativo dei servizi offerti ma anche in una loro trasformazione qualitativa.

In questo quadro le reti, gli orari e le tariffe integrate risultano fondamentali per garantire maggiore efficienza ai servizi e rappresentano un passaggio essenziale per dare efficacia alle politiche di sviluppo sociale e economico e contrastare i fattori che producono congestione e inquinamento.

Inoltre è forte la richiesta da parte degli utenti attuali o potenziali dei servizi di trasporto pubblico di potere disporre di un sistema effettivamente coordinato, che saldi insieme i servizi su ferro, su gomma, i servizi tradizionali e quelli innovativi, il trasporto con gli altri servizi alla mobilità, come per esempio la sosta dei veicoli a motore o delle biciclette.

Governare la domanda

E' essenziale che i necessari programmi di sviluppo infrastrutturale e dei mezzi del trasporto pubblico vengano affiancati da opportune misure di accompagnamento volte

a riorganizzare l'offerta di trasporto, in maniera tale da servire con efficacia la domanda di mobilità rimodulata anche in termini di regolarità e flessibilità degli spostamenti.

Inoltre, sempre al fine di limitare l'uso dell'auto privata e di ridurre l'impatto che il traffico veicolare ha sulla qualità dell'aria, diventano fondamentali interventi finalizzati ad attrarre utenti e consenso verso l'uso del trasporto pubblico. Un importante strumento è rappresentato, ad esempio, dalle azioni di mobility management per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, dal car pooling, abbinato anche a forme di car-sharing, dai mezzi collettivi eco-compatibili per il trasporto dei lavoratori e dai percorsi sicuri casa-scuola.

Nel nostro caso specifico l'esperienza dei collegamenti con le industrie dell'area di Bentivoglio (Bologna) per la Marposs e di Imola per la Case New Holland ha permesso a quei lavoratori di utilizzare il mezzo pubblico e lasciare a casa l'auto propria. Ci piace sottolineare che in questo modo abbiamo liberato le strade da una fila di almeno 1.300 auto che avrebbe occupato uno spazio pari alla distanza tra la città e Pontelagoscuro.

Azioni prioritarie

Fondamentale, a questo proposito, è la realizzazione di infrastrutture che favoriscano l'uso del mezzo pubblico, come le corsie riservate e controllate, i sistemi di preferenziamento semaforico e di gestione delle flotte del trasporto pubblico;

- potenziamento e ammodernamento dei veicoli del trasporto pubblico, anche mediante la riqualificazione del parco esistente, per il miglioramento dell'accessibilità e l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale;
- realizzazione, *come detto*, di servizi di Infomobilità, con l'attivazione di sistemi tecnologici di informazione, di comunicazione e di pianificazione del viaggio da parte dell'utenza ;
- razionalizzazione e snellimento dei flussi di traffico urbano attraverso l'applicazione delle migliori pratiche e tecnologie disponibili, come ad esempio la regolazione automatizzata degli impianti semaforici con precedenza ai mezzi pubblici, la diffusione della sperimentazione del telecontrollo sugli incroci semaforici ed il controllo informatizzato degli accessi;
- sviluppo dell'intermodalità fra sistemi di trasporto pubblico, predisponendo, tra l'altro, dei punti di interscambio modale e migliorando l'accessibilità alle stazioni ferroviarie, con particolare attenzione allo sviluppo dell'integrazione con la bicicletta mediante la realizzazione di strutture e infrastrutture nei mezzi e nelle fermate del trasporto pubblico;
- potenziamento e messa in rete dei percorsi ciclabili e pedonali urbani, nonché incremento di una rete di itinerari protetti e sicuri casa-scuola per agevolare l'uso prevalente della bicicletta per tutti gli spostamenti di lunghezza inferiore ai 5 km. La creazione della rete dei percorsi ciclopedonali sicuri deve però essere accompagnata anche dalla progettazione e dalla realizzazione degli interventi di traffic calming, in particolare attraverso la sostituzione degli incroci, anche semaforizzati, con rotatorie, l'utilizzo esteso dei passaggi pedonali sopraelevati, l'introduzione in tutti i centri urbani di sistemi automatici per il controllo dei limiti di velocità e la progressiva estensione delle zone con limite di velocità di 30 Km nei centri urbani interessati dai programmi di intervento per il miglioramento della qualità dell'aria;
- diffusione della figura del Mobility Manager ed attuazione di azioni di mobility management, con il coinvolgimento di tutte le parti istituzionali, economiche e sociali presenti nel territorio, monitorando la concreta operatività dei mobility manager aziendali e di area previsti dal Decreto ministeriale del 27/3/1998

“Mobilità sostenibile nelle aree urbane” e verificando la redazione e l’attuazione dei Piani di spostamento casa-lavoro;

- realizzazione e/o potenziamento dei servizi integrativi e complementari al trasporto pubblico locale, come i servizi a chiamata, il car pooling, ecc.;
- incentivazione al rinnovo del parco auto privato, come ad esempio la trasformazione dei veicoli privati da benzina a metano/GPL, l’installazione dei filtri antiparticolato nei veicoli diesel;
- interventi di logistica urbana che razionalizzino il trasporto urbano delle merci e la mobilità dei mezzi utilizzati nelle attività produttive e commerciali attraverso la promozione di interventi tecnologici e/o infrastrutturali e l’attuazione di azioni di miglioramento e mitigazione di tipo organizzativo e trasportistico indirizzate in maniera specifica ai contesti urbani.

Per Ferrara

Il QUADRO di RIFERIMENTO per FERRARA da tenere in considerazione per attuare politiche coerenti sul trasporto e sulla mobilità sostenibile risponde ai seguenti elaborati programmatori:

- PSC, PUM, Accordo regionale 2008/2009 risanamento qualità aria, Accordo di programma 2007/2010 dei servizi minimi di Tpl, Piano Trasporti di Bacino Territoriale in elaborazione da AMI.

PREMESSA :

l’uso del TPL, in rapporto all’utilizzo del mezzo individuale, è scarso non solo perché gli italiani, e i ferraresi, sono recalcitranti ai mezzi collettivi (rispetto agli altri cittadini europei) ma anche perché c’è una scarsa offerta di servizi collettivi e questo fa sì che il rapporto auto/cittadini in Italia e a Ferrara sia tra i più alti in Europa.

QUALCHE DATO GENERALE:

Le città italiane in termini di TPL offrono opportunità inferiori rispetto ad es.: a Praga 58%, Stoccolma 47%, Vienna 45% e dunque la conseguenza comporta che il rapporto fra vetture e cittadini a Copenaghen e Riga sia di 20 auto ogni 100 cittadini; a Berlino, Londra e Parigi di 30 ogni 100.

Ferrara conta 63 auto ogni 100, Venezia (città lagunare) che ha il rapporto nazionale più basso è al **42%** .

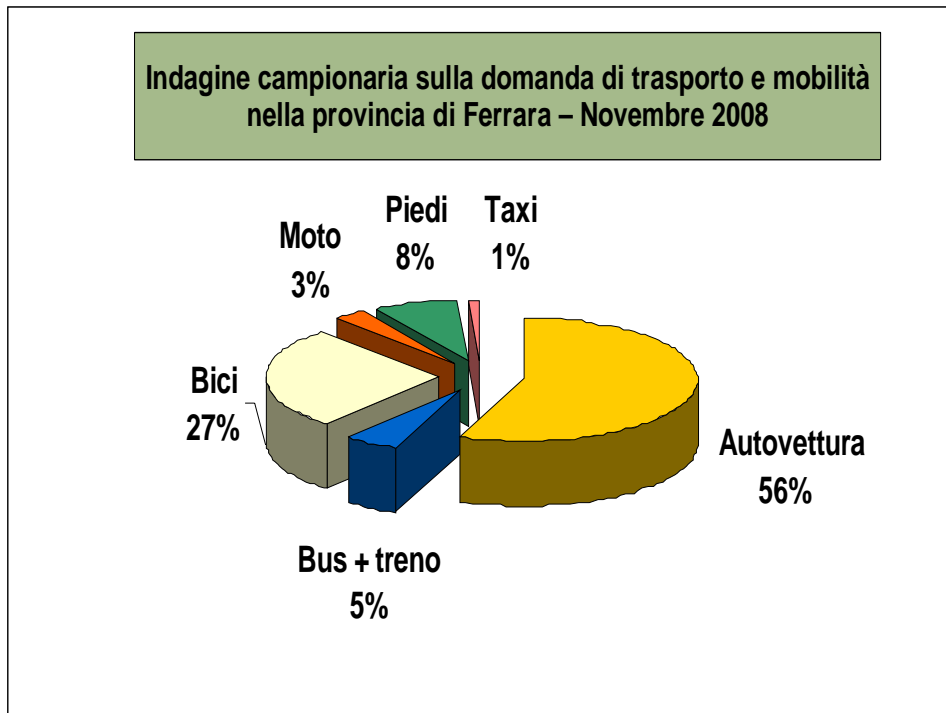
Modalità di spostamento nel Comune di Ferrara:

INDAGINE 2005

a piedi	11,3
in bicicletta	26,4
moto, scooter	3,4
auto privata	54,6
TPL collettivi (ferro-gomma)	3,1
altro (taxi..)	1,2

per il 37,7% a piedi e in bici, ma pochissimo (3,1%) con i mezzi pubblici (treno e bus) e molto con i mezzi motorizzati privati (58%).

Ripartizione modale spostamenti relativi al Comune di Ferrara



La tabella precedente è tratta da un'indagine origine / destinazione realizzata da AMI nell'ambito della redazione di uno studio sul nuovo PTB (piano trasporti di bacino) commissionato dalla Provincia di Ferrara.

primo punto: i comportamenti dei cittadini ferraresi ci dicono che c'è un dato interessante (unico in Italia) che è l'uso della bici e della "mobilità lenta" (a piedi). Questo dato è assolutamente da preservare lavorando sul miglioramento qualitativo dell'offerta di bici e dei suoi servizi in alcuni punti della città (bike sharing con Ferrara Tua o con il progetto RICICLETTA della coop nuovamente – che si occupa di recupero ed inserimento di persone con disagio psichico), sull'innalzamento della qualità / sicurezza delle piste ciclabili, sulla ricucitura delle piste stesse;

secondo punto: occorre lavorare per limitare/contenere l'uso dell'auto e fare scelte che favoriscano i mezzi collettivi .

SINTESI:

anche in un centro medio come FERRARA l'approccio alle questioni della mobilità e del traffico caratterizzato dalle diverse modalità (trasporto pubblico, trasporto privato, movimento merci, sosta, modalità ciclistica) ha bisogno **di essere affrontato con poche e chiare priorità e conseguentemente con scelte mirate e coerenti** .

1. OCCORRONO DELLE SCELTE IN ALCUNI CASI ANCHE DI ROTTURA PER CONTENERE I FLUSSI DELLE AUTO E INVESTIRE SUL TPL.
2. E' NECESSARIO ADOTTARE UN MODELLO INTEGRATO DI PROGRAMMAZIONE DELLA MOBILITA' AFFINCHE' QUESTA POSSA DIVENTARE "SOSTENIBILE"

L'obiettivo prioritario diventa quello di ridurre il fabbisogno di mobilità motorizzata individuale;

- spostando il maggior numero di utenti verso i mezzi di trasporto collettivo ;
- favorendo la regolarità e l'aumento di velocità del bus incrementando significativamente la velocità commerciale con le corsie riservate;
- aumentando la sicurezza della circolazione ciclopeditonale;
- sviluppando iniziative di *mobility management* (*car pooling, altro..*)

3. LE PRIORITA'

»**Investire sul servizio di trasporto pubblico collettivo (gomma e ferro)**
organizzando un servizio di trasporto collettivo più attraente, più puntuale, più accessibile;

»**Prevedere parcheggi di interscambio in struttura** che intercettino le direttrici di accesso alla città;

»**Riorganizzare la distribuzione delle merci in città** *city logistic;*

»**Consolidare e mettere in sicurezza la rete ciclabile** (biciplan)

» Sviluppare azioni di mobility management (car pooling, altro...)

Poi c'è la metropolitana di Cona

Si sta realizzando la trasformazione della esistente ferrovia locale (Ferrara-Codigoro) e la linea attraversa la cintura a sud della città. Si prevedono interventi di modernizzazione tecnologica, inserimento di nuove fermate, eliminazione interferenze della rete stradale (interrimento ferrovie via BO).

Collegamento elettrificato con il costruendo Polo Ospedaliero ubicato a Cona

Ma c'è anche una idea forte (nel PSC e nel PUM) di **CORRIDOIO TPL IN SEDE PROTETTA** lungo l'asse centrale: a questo punto i parcheggi di interscambio potranno svolgere la loro funzione se interconnessi ed alimentati da un servizio di trasporto basato su una **linea passante lungo l'asse centrale della città** intesa come linea di forza dell'intero sistema di TPL cittadino .

Grandi opportunità

- Utilizzare la metropolitana di superficie e **la nuova linea** ipotizzata come elementi per riposizionare il servizio di trasporto collettivo urbano;
- Dare centralità al collegamento "città-nuovo ospedale";
- Integrazione con la gomma;
- Investimento sulle corsie preferenziali (per questi interventi sono già stati identificati i tratti di corsia ed individuata la linea di finanziamento) e potenziamento del parcheggio di via del Lavoro (anche per questo progetto è stata individuata la linea finanziamento regionale /qualità aria);
- Investire sull'infomobilità (programma Elisa – linea di finanziamento AdiP / 2007- 2010);
- Investire parcheggio interscambio (area polo ingegnaria) e ciclabile via BO – linea A. di Programma 2007/2010;
- Investire in sicurezza (progetto SMS), asse privilegiato per il TPL;
- Sviluppare collegamenti ai parcheggi interscambio come perno della nuova mobilità.

Consolidare la rete ciclabile urbana

Ferrara riconosciuta "*città delle biciclette*": 2008 anno della bicicletta;

Livelli eccellenti di utilizzo (quasi il 30% del totale degli spostamenti);

Agire sulla sicurezza all'uso del mezzo;

Educare per modificare i comportamenti individuali scorretti

Intervenire sul trasporto merci

- Il segmento di domanda pesa per un 30% in termini di impatto e di un 10% in termini di veicoli utilizzati;
- Nell'ambito delle attività co-finanziate dalla RER è stato completato il progetto di fattibilità del trasporto merci;
- Allestimento diversa organizzazione della distribuzione delle merci;
- Distribuzione merci in città organizzata su basi nuove con le associazioni degli esercenti;
- Attivare misure volte a favorire la riduzione delle percorrenze dei mezzi;

- Migliorare il tasso di riempimento dei mezzi.

Gli assetti societari ed istituzionali futuri

La fusione per incorporazione di ACFT in ATC-Bologna comporta la necessità di un maggior controllo sull'attuazione del Contratto di Servizio di trasporto pubblico su gomma nella nostra provincia. **In questo senso il ruolo dell'Agenzia va confermato e rafforzato come momento istituzionale** di presidio del servizio sul territorio, come previsto dalla nuova legge regionale n. 10/2008. Vanno inoltre ricercate le integrazioni organizzative e funzionali possibili tra l'Agenzia e i competenti assessorati di Comune e Provincia, sia per esercitare al meglio la funzione di controllo sia per individuare economie di spesa.

Ferrara, 4 marzo 2009