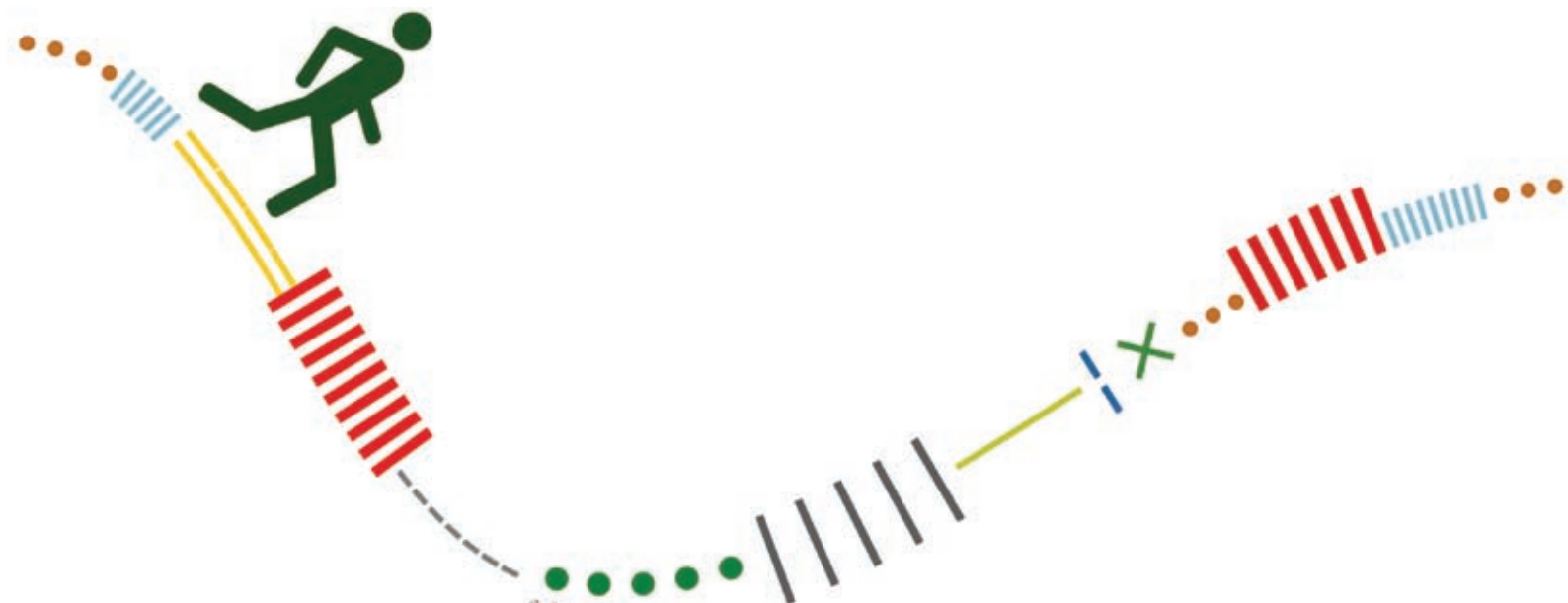



26 febbraio 2011



BUONA MOBILITÀ

**LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI**




“Nello scrivere a proposito di qualsiasi problema difficile ma fondamentale, dobbiamo cercare di coglierne la complessità senza però scivolare in ragionamenti ottusi, inaccessibili o confusi. Credo sia facile sottostimare la portata e l’ampiezza degli interessi del pubblico; esiste una sorta di vanità degli autoproclamatisi intellettuali, quando considerano di doversi abbassare per parlare con la gente comune. Poichè molte tra le osservazioni più acute che ho ricevuto nel corso della mia lunga vita provenivano da studenti giovanissimi e qualche volta persino da sconosciuti compagni di viaggio in treno (prevalentemente in India, perchè gli Inglesi non parlano volentieri con passeggeri sconosciuti) ho motivo di essere ottimista rispetto all’interesse, al coinvolgimento e all’impegno della gente comune”.

Amartya Sen (premio nobel 1998 per l’Economia)

sommario

SALUTI	5
INTRODUZIONE	7
Perché un percorso partecipativo sul nuovo Piano dei Trasporti?	7
Quali obiettivi ha questa iniziativa di partecipazione?	8
Come verranno utilizzati i risultati del processo partecipativo?	8
Il PRIT: Piano Regionale Integrato dei Trasporti	9
Che cos'è.....	9
Che durata ha?	9
Quali sono gli obiettivi e la filosofia del nuovo Piano?	10
A che punto è il nuovo PRIT e come si inserisce la partecipazione dei cittadini?	12
Come incide il PRIT sui cittadini?	13
L'EVENTO PARTECIPATIVO SUL PRIT	14
Quali caratteristiche avrà questo evento?	14
Quando, dove e come si svolgerà l'incontro?	15
Come raggiungere la sede dell'evento?	15
A chi chiedere informazioni su questa giornata?	15



GLI ARGOMENTI SU CUI LAVOREREMO	16
La mobilità è un diritto	16
Velocità di marcia e rapidità di spostamento	20
I costi della mobilità	24
Quando il traffico è pesante	27
Sicurezza nella mobilità	33
Trasporto collettivo e individuale	37
Mobilità “buona” e “cattiva”	42
CREDITI	46


Con il 2010 si chiude l'orizzonte temporale del Piano Regionale Integrato dei Trasporti approvato nel 1998, il principale strumento di pianificazione con cui la nostra Regione stabilisce le strategie, gli indirizzi e le azioni nei diversi settori legati alla mobilità e ai trasporti.

Partendo da una valutazione dei risultati conseguiti e delle criticità che hanno caratterizzato il decennio appena trascorso, da più di un anno ormai la Regione ha avviato il percorso per l'elaborazione del nuovo Piano 2010-2020.

All'interno di questo lungo processo, le leggi regionali di settore prevedono più momenti di concertazione e di confronto con altre Amministrazioni pubbliche, con i rappresentanti del mondo economico e sociale e con tutti gli altri attori istituzionali che operano nel nostro territorio, interlocutori piuttosto "tradizionali" con i quali la Regione spesso si confronta e ha occasione di dialogare.

Proprio per questo, al fine di coinvolgere un numero ancora maggiore di soggetti e di offrirgli la possibilità di avere un dialogo diretto e non mediato con la Regione su quelle che saranno le future scelte di pianificazione nel settore dei trasporti e della mobilità, abbiamo ritenuto utile e opportuno avviare un processo di partecipazione rivolto alle cittadine e ai cittadini dell'Emilia-Romagna. La volontà dunque è quella di promuovere un importante momento di informazione, di ascolto e di discussione su temi apparentemente lontani, visto che riguardano una programmazione su scala regionale, ma che in realtà hanno un effetto diretto sulla qualità della vita delle persone.

Tutto ciò nello spirito della recente Legge regionale n. 3 del 2010, con la quale la Regione ha approvato una serie di norme per la definizione, il riordino e la promozione delle procedure di consultazione e di partecipazione all'elaborazione delle politiche regionali e locali. In altre parole si intende sviluppare la democrazia partecipativa e promuovere una maggiore ed effettiva inclusione dei cittadini e delle loro organizzazioni nei processi decisionali regionali.



Con questo processo di partecipazione sui principali contenuti del nuovo Piano regionale Integrato dei Trasporti puntiamo dunque a creare un “filo diretto” tra la Regione e i suoi cittadini, dando la possibilità a questi ultimi di esprimere e portare a conoscenza del nostro Ente le proprie posizioni, i propri orientamenti e i propri bisogni di mobilità.

Una giornata di ascolto e di dialogo che serva dunque a contribuire alle scelte future nel campo dei trasporti e della mobilità e che porti a una maggiore attenzione di tutti a favore di una “Buona mobilità!”.

Alfredo Peri

*Assessore Programmazione territoriale, urbanistica.
Reti di infrastrutture materiali e immateriali.
Mobilità, Logistica e Trasporti*

BUONA MOBILITÀ

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

introduzione

PERCHÉ UN PERCORSO PARTECIPATIVO SUL NUOVO PIANO DEI TRASPORTI?

La Regione Emilia-Romagna ha approvato recentemente una legge (n. 3 del 2010) per favorire la **consultazione e la partecipazione dei cittadini nella formazione delle scelte di interesse pubblico.**

Ispirandosi ai principi e agli obiettivi di questa norma, la Regione ha voluto avviare un “percorso partecipativo” su un grande tema di interesse per tutti: **la mobilità e i trasporti.**

L'occasione è data dall'elaborazione, in corso, del nuovo Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT), che stabilirà gli obiettivi e le azioni della Regione per questo settore fino al 2020.

Accanto a forme di confronto e di consultazione già consolidate, come ad esempio quelle previste dalla legge regionale n. 30 del 1998 “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale” (e in particolare l'articolo 5 bis che riguarda proprio l'approvazione del PRIT) e dalla legge regionale n. 20 del 2000 “Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio”, che coinvolgono attori “istituzionali” come Province, Comuni, enti, soggetti economici e sociali e quelli competenti in materia ambientale, la Regione, proprio nello spirito della nuova legge regionale sulla partecipazione, vuole offrire alle cittadine e ai cittadini dell'Emilia-Romagna un **momento di informazione, di ascolto e di discussione** su temi che hanno un impatto diretto sulla vita di ognuno di noi.

Questa iniziativa ha un carattere **sperimentale e innovativo**, sia perché è il primo tentativo di applicazione della legge regionale sulla partecipazione, sia perché riguardando uno strumento di pianificazione di livello regionale questo progetto si pone l'obiettivo di **coinvolgere cittadini provenienti dai vari territori dell'Emilia-Romagna.**



Grazie a questo evento di ascolto la Regione vorrebbe:

- **comunicare** a un pubblico vasto i contenuti del nuovo Piano dei Trasporti;
- **migliorare la qualità delle azioni e dei progetti regionali**, favorendo e qualificando il rapporto tra Amministrazione e cittadini;
- **coinvolgere anche i cittadini**, oltre che i soggetti istituzionali, nel processo di ascolto e di verifica che sarà utile per l'approvazione del nuovo PRIT;
- **raccogliere esperienze e punti di vista**, ricevere percezioni e indicazioni sui temi generali della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna;
- **trarre orientamenti per definire meglio il nuovo PRIT**, in termini di visione culturale e di **priorità di intervento**, anche allo scopo di individuare le esigenze di informazione e le forme di comunicazione più idonee per portare il tema dei trasporti più vicino possibile ai cittadini.

QUALI OBIETTIVI HA QUESTA INIZIATIVA DI PARTECIPAZIONE?

COME VERRANNO UTILIZZATI I RISULTATI DEL PROCESSO PARTECIPATIVO?

Il prodotto di questo evento partecipativo sarà, nello spirito della legge regionale n. 3 del 2010, un **“documento di proposta partecipata”**, che conterrà indicazioni e orientamenti dei cittadini utili per la redazione del nuovo Piano dei Trasporti 2010-2020.

La Regione successivamente organizzerà un'**iniziativa pubblica** rivolta principalmente ai cittadini che avranno partecipato a questo evento di ascolto. In questa occasione verranno presentati i risultati dell'evento, la valutazione delle questioni emerse, il riscontro dei contenuti della “proposta partecipata” nei documenti di Piano.



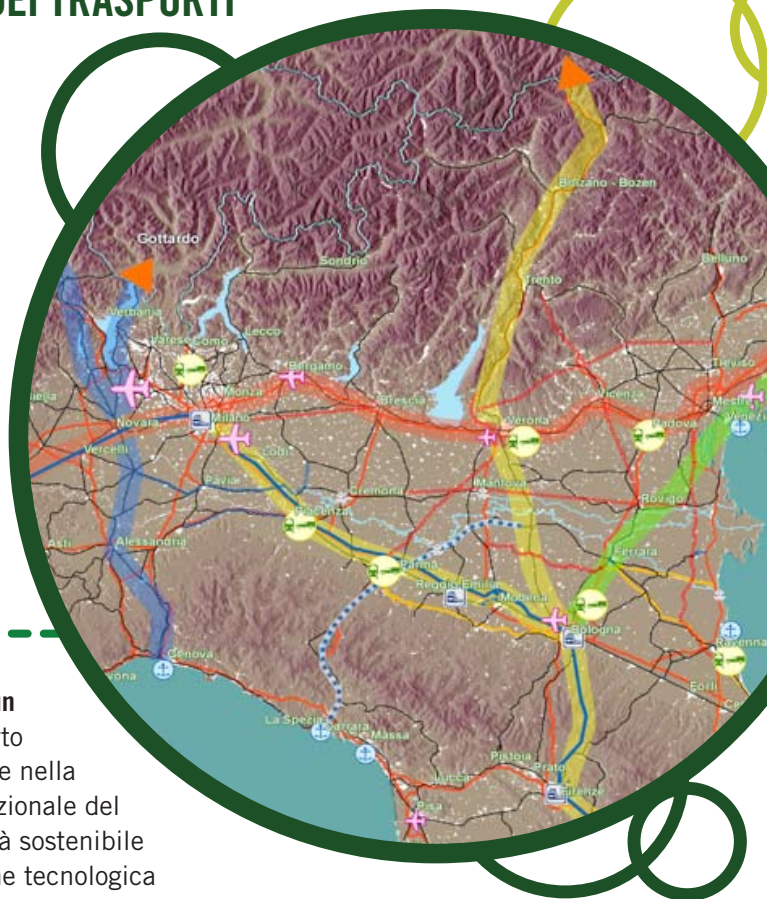
IL PRIT: PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

Che cos'è?

Il **PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti)** è il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione. E' un piano di settore che si inserisce all'interno della cornice più generale del Piano Territoriale Regionale (PTR) e che ha tra le sue finalità principali quelle di definire reti di infrastrutture e servizi in grado di:

- garantire l'**accessibilità ai territori** per le persone e per le merci;
- **contenere i consumi energetici**;
- **ridurre le cause di inquinamento ambientale**.

Il Piano inoltre ha lo scopo di **promuovere un sistema integrato di mobilità** in cui il trasporto collettivo svolge una funzione fondamentale nella regione, incentivando un'organizzazione razionale del traffico e favorendo la cultura della mobilità sostenibile e lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica nel settore dei trasporti.



Che durata ha?

La pianificazione prevista all'interno del Piano dei Trasporti ha una **durata di 10 anni**.

Il Piano precedente del '98 aveva dunque come **scadenza della propria programmazione il 2010**.

Per questo la Regione ha avviato un nuovo processo di pianificazione per arrivare all'approvazione del nuovo PRIT 2010-2020. Lo scopo è quello di **rilanciare gli obiettivi e le strategie già presenti nel piano precedente**, allargando lo sguardo alle criticità proprie dei nostri giorni, che non riguardano solo il settore trasporti ma anche il particolare momento economico-finanziario e le conseguenti ripercussioni sociali.



IL PRIT: PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

Quali sono gli obiettivi e la filosofia del nuovo Piano?



Perché è necessario un nuovo Piano dei Trasporti? Innanzi tutto perché, nonostante la Regione condivida ancora molti obiettivi del PRIT'98, ha comunque riscontrato grandi discontinuità nel quadro generale della materia "trasporti".

Inoltre l'**Unione Europea** si è data **molti obiettivi impegnativi per il 2020**: ridurre del 20% i gas a effetto serra; aumentare del 20% l'efficienza energetica e portare al 20% la quota di energie rinnovabili nel consumo energetico.

Questo traguardo, così come le criticità riscontrate nel "vecchio" PRIT '98 e le nuove priorità emerse impongono che il nuovo Piano assuma nuove impostazioni nel metodo e si rinnovi nelle strategie e nelle azioni.

In particolare il nuovo PRIT dovrà puntare su:

- **coerenza e integrazione con gli altri Piani come quello territoriale (PTR)**, quello Paesaggistico, quello Energetico e quello, in fase di redazione, relativo alle misure per il mantenimento – o il rientro nei limiti previsti - degli standard di qualità dell'aria (Decreto legislativo n. 155 del 2010): ad esempio, un obiettivo comune è quello di frenare lo sviluppo disordinato di nuovi insediamenti sul territorio, che comportano inevitabilmente l'esigenza di nuove strade, linee e fermate di autobus;
- **coerenza e integrazione per l'obiettivo di sviluppo sostenibile**, che richiede sempre di più la partecipazione e un senso di responsabilità condivisa di tutti gli attori sociali, culturali, economici e istituzionali interessati. Senza considerare questi aspetti, come ha mostrato l'esperienza, è difficile poter immaginare politiche totalmente efficaci. Non sono più sufficienti norme e divieti, occorrono mutamenti culturali. Occorre in altre parole riuscire a far percepire come desiderabile e vantaggioso per il benessere fisico, psichico, sociale ed economico il cambiamento verso la sostenibilità;

BUONA MOBILITÀ

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

IL PRIT: PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

- **responsabilizzazione delle Amministrazioni locali sui temi della mobilità** non di stretta competenza della Regione, come per esempio la mobilità urbana dove si può e si deve esercitare una funzione di indirizzo, stimolo e promozione di pratiche virtuose, da integrare con le politiche di competenza regionale che incidono sul territorio extraurbano;



- **puntare sul “governo della domanda”**, cioè non pensare che il Piano dei Trasporti debba prevedere solo nuove strade e nuove ferrovie, ma pensare che il disegno già presente nel PRIT ‘98 sia completato e che si inneschino meccanismi per una gestione diversa degli spostamenti da parte delle persone promuovendo una **“buona mobilità”**. Questo significa ricreare alternative all’uso del mezzo privato agendo oltre che sui servizi anche e soprattutto su un processo di cambiamento culturale;
- **credere in sistemi innovativi e tecnologicamente avanzati** sia nei mezzi che nei servizi ma soprattutto per le informazioni all’utenza;
- **promuovere l’introduzione dei veicoli elettrici, il bike e car sharing, il biglietto unico** per utilizzare vari tipi di mezzi con un unico titolo di viaggio, ecc.;
- vedere come protagonista principale la **“sicurezza stradale”**, che deve toccare in modo trasversale le diverse azioni del nuovo Piano, dalla realizzazione di infrastrutture, alla formazione di una nuova cultura e, in generale, alle politiche di gestione della mobilità.

IL PRIT: PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

A che punto è il nuovo PRIT e come si inserisce la partecipazione dei cittadini?



Oggi il nuovo PRIT è in fase di redazione vera e propria.

Le prime attività per definire il nuovo documento di programmazione della Regione hanno riguardato l'elaborazione e l'approvazione del **“quadro conoscitivo”**, del documento di **“VALSAT”** (Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale) e del **“documento preliminare”**: il primo ha l'obiettivo di offrire una

fotografia e una valutazione sullo stato del territorio e sui processi evolutivi che lo caratterizzano; il secondo ha la finalità di verificare la conformità delle scelte del Piano dei Trasporti rispetto agli obiettivi di sostenibilità del territorio; il terzo delinea, sulla base degli esiti del quadro conoscitivo e del documento di VALSAT, gli obiettivi e le scelte di pianificazione che la Regione intende perseguire.

Si è appena chiusa inoltre la **“Conferenza di pianificazione”**, prevista dalla Legge regionale n. 30 del 1998 (che rinvia all'art.14 della Legge regionale n. 20 del 2000), durata tre mesi. Nel corso di questo confronto la Regione ha presentato ai soggetti istituzionali convocati i documenti preliminari del nuovo PRIT, ricevendo dagli stessi osservazioni e contributi, dei quali si terrà conto in fase di redazione del Piano.

Anche i risultati emersi nel corso del **processo di partecipazione rivolto ai cittadini** andranno a contribuire alla stesura vera e propria del PRIT, alle sue strategie, ma soprattutto alle azioni da mettere in campo, portando la visione “locale” di ognuno a contatto con gli obiettivi regionali di più larga scala.

IL PRIT: PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

Come incide il PRIT sui cittadini?

Se dal punto di vista della struttura gerarchica della pianificazione il PRIT può apparire molto lontano dai singoli cittadini, in realtà **il Piano Regionale Integrato dei Trasporti**, attraverso le scelte, le strategie e gli obiettivi che in esso verranno individuati (in termini di strade, ferrovie, gestione dei servizi, possibilità di finanziamenti, ecc.) **avrà un impatto diretto su tutti gli strumenti di pianificazione delle Province e dei Comuni dell'Emilia-Romagna.**

Gli Enti locali infatti dovranno conformare i propri Piani alle indicazioni del nuovo PRIT. Inoltre tutte le politiche intraprese successivamente all'approvazione del Piano dovranno condividerne le finalità e quindi ispirarsi e applicare i suoi contenuti, allo scopo di raggiungere gli obiettivi regionali nel settore dei trasporti.



l'evento partecipativo sul PRIT

QUALI CARATTERISTICHE AVRÀ QUESTO EVENTO?

La Regione con questa iniziativa vuole dare il via a un **momento di ascolto** rivolto soprattutto a quei soggetti che normalmente non partecipano alla formazione delle decisioni pubbliche: i **cittadini**.

Per partecipare sarà sufficiente **compilare un apposito modulo di iscrizione disponibile on line** all'indirizzo: www.clickutility.it (cliccare sul banner in alto a destra "**Buona Mobilità**"). Le iscrizioni saranno aperte fino ad **esaurimento dei posti nella sala (circa 200)**.

In ogni caso, dopo aver ricevuto tutte le richieste, nel caso fossero superiori ai posti disponibili, la Regione selezionerà le cittadine e i cittadini da invitare all'evento, cercando di garantire la rappresentatività dei diversi territori della regione, dei diversi generi, delle varie fasce d'età e, successivamente, la data di iscrizione. In questo modo si spera di formare un gruppo di ascolto il più differenziato possibile e che sia in grado di portare interessi e visioni diverse e più vicine alle proprie esperienze ed esigenze.

Per assicurare anche la presenza di **giovani**, saranno coinvolte due classi di ragazze e ragazzi degli ultimi due anni della scuola media superiore della regione.

I cittadini che parteciperanno a questa iniziativa riceveranno un "bonus" in biglietti ferroviari chilometrici e verranno distribuiti gadget rivolti soprattutto ai ragazzi.

BUONA MOBILITÀ

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI



QUANDO, DOVE E COME SI SVOLGERÀ L'INCONTRO?

L'incontro si terrà **sabato 26 febbraio**, dalle ore 10.30 alle 18 presso la sede della Regione Emilia-Romagna, in Viale Aldo Moro n. 50 a Bologna.

La giornata di ascolto sarà organizzata in modo da alternare **momenti di discussione che coinvolgeranno tutti i partecipanti**, con spazi di approfondimento realizzati dividendo i cittadini in **gruppi di lavoro**, a ciascuno dei quali verrà assegnato un tema di discussione. Prima dell'inizio dell'evento, previsto per le ore 10.30, ci sarà **un'accoglienza per i cittadini**, che avranno a disposizione tavoli informativi sui principali contenuti del nuovo PRIT e sulle attività della Regione nel settore della mobilità e dei trasporti, avendo anche la possibilità di confrontarsi e di porre domande ai collaboratori regionali.

COME RAGGIUNGERE LA SEDE DELL'EVENTO?

Per facilitare gli spostamenti dei cittadini, soprattutto di quelli che risiedono lontano dal capoluogo, saranno previsti dei **"treni della partecipazione"**, o meglio verranno riservate delle carrozze sui principali treni che raggiungono Bologna dalle varie



provincie della regione a coloro che si iscriveranno a questa iniziativa e che presenteranno il modulo di avvenuta registrazione alle hostess che accoglieranno i cittadini sui binari di partenza dei treni. In stazione a Bologna la Regione metterà a disposizione un **bus navetta per raggiungere la sede dell'evento**.

A CHI CHIEDERE INFORMAZIONI SU QUESTA GIORNATA?

Per avere tutte le informazioni su questa iniziativa è possibile contattare la **segreteria organizzativa** al numero di **telefono 051/2960894**, **fax 010/9998693**, **e-mail: info@clickutility.it** e consultare il **portale Mobiliter (www.mobiliter.eu)** nella sezione dedicata all'evento **"Buona Mobilità"**.

gli argomenti su cui lavoreremo



I partecipanti a quest'evento di ascolto potranno esprimere il loro punto di vista prendendo parte a tavoli di lavoro condotti da facilitatori e da esperti del settore. I temi generali di cui discutere saranno:

LA MOBILITÀ È UN DIRITTO

Libertà di circolazione e tutela della salute: esigenze a volte contrapposte

Il diritto alla mobilità è sancito, in termini di libertà di circolazione, dalla nostra Costituzione e dalla Carta fondamentale dei diritti dell'Unione Europea.

COSTITUZIONE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Art. 16

Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza.

CARTA FONDAMENTALE DEI DIRITTI DELL'UNIONE EUROPEA

Art. 45

Ogni cittadino dell'Unione ha il diritto di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri.

Considerando le azioni che compiamo per muoverci come comportamenti economici e richiamando la libertà di iniziativa economica privata garantita dall'art. 41 della Costituzione, si può forse affermare che, nel nostro Paese è molto praticata – per così dire – la **“libertà di possedere mezzi privati di trasporto”**. Ciò accade anche **in Emilia-Romagna dove abbiamo più di 80 mezzi a motore immatricolati ogni**

100 residenti e dove “la libertà di usare questi mezzi”, nonché di circolare liberamente, viene espressa da **circa 9 milioni di spostamenti al giorno**, di cui **quasi 6,5 milioni con mezzi a motore individuali**.

- In Emilia-Romagna il numero di spostamenti complessivi è di circa 9 milioni al giorno
- In un giorno medio feriale vengono percorsi 126 milioni di km (+ 51% dal 2001)
- La percorrenza media è di 40 km al giorno (28 km nel 2001)
- Il 65% degli spostamenti avviene all'interno dello stesso comune; il 35% tra comuni diversi (oltre 1 milione in più dal 2001)
- In Emilia-Romagna (2008) per il 67,7% degli spostamenti è stata utilizzata l'auto (+8,8% dal 2001) e per il 4,2% la moto
- Dal 2001 al 2008 il tasso di motorizzazione in Emilia-Romagna è aumentato del 10%: 84 veicoli - auto e moto - ogni 100 abitanti (dato superiore alla media nazionale)

Il diritto alla libera circolazione trova limiti, come richiamato nello stesso art. 16 della Costituzione, **nelle esigenze di “sanità e sicurezza” e si deve misurare inoltre con il diritto alla salute**.

COSTITUZIONE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Art. 32

La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività, e garantisce cure gratuite agli indigenti.

Si può ben dire **“la salute prima di tutto”**, ma la Commissione Europea ha posto sotto procedura di infrazione anche le Autorità italiane perché l'aria delle città non è abbastanza salubre, e il traffico ne è sicuramente una delle cause.

- 8.000 i decessi all'anno in Italia per effetto delle polveri sottili nell'aria (stima OMS)
- Le emissioni di gas serra in Emilia-Romagna dal 1990 al 2005 sono aumentate del 22% (per il 45% dalla produzione di energia; per il 30% dal settore dei trasporti)
- In Emilia-Romagna negli ultimi anni alcuni inquinanti quali il monossido di carbonio sono drasticamente diminuiti, ma nelle città si hanno situazioni di elevata criticità derivanti da polveri sottili (PM₁₀) e ozono



Le limitazioni alla libera circolazione dei mezzi motorizzati nei centri urbani vengono attuate per il prevalere di interessi collettivi, diritto alla salute e tutela dell'ambiente. A questo scopo, ad esempio, negli ultimi dieci anni, grazie agli

Accordi per la qualità dell'aria tra

Regione ed Enti locali sono state realizzate azioni, che hanno generalmente riscosso consenso e creato consapevolezza nei cittadini, sia per limitare l'accesso in area urbana ma anche per creare nuove opportunità di spostamento. Per citarne alcune: limitazioni e controllo – anche elettronico – nei centri storici, estensione della rete ciclopedonale e delle zone “30 km/ora”, riorganizzazione e controllo della sosta dei veicoli, riqualificazione delle linee e delle fermate del trasporto pubblico.

Quando si parla di **sicurezza durante gli spostamenti e i viaggi** ci si riferisce soprattutto alla sicurezza sulla strada, aspetto per cui l'Unione Europea nel 2001 aveva posto l'obiettivo di riduzione delle vittime del 50% entro il 2010. L'Emilia-Romagna si è avvicinata a questo obiettivo, con una diminuzione al 2009 del 48%, ma il tema resta sempre di grande rilevanza per via del numero di incidenti, delle vittime, dei feriti e dei relativi costi sociali.

- Nel 2009 in Emilia-Romagna si sono verificati 20.411 incidenti stradali, pari a circa il 10% del totale nazionale
- Nel 2009 si sono avute 422 vittime e 28.035 feriti
- Oltre il 20% delle vittime sono pedoni e ciclisti, i due terzi dei quali con più di 65 anni

Il diritto alla mobilità è essenziale per garantire un'adeguata **inclusione sociale**, in particolare per quei cittadini con disabilità o per gli anziani, ma anche per chi, ad esempio, per basso reddito deve vivere lontano dal luogo di lavoro e dai servizi.

La libertà di spostamento è un diritto di ogni cittadino, innanzitutto il diritto dei più deboli a non trovare barriere che limitano la loro possibilità di muoversi, non certo il diritto di quanti sfuggono alle regole comuni. Come a dire che non si tratta del diritto di spingere al massimo la potenza del motore del mezzo che si sta guidando ma, invece, del diritto all'**accessibilità del proprio territorio**.

IN EMILIA-ROMAGNA CI SONO:

- 13.566 km di strade; 3,2 km di strade ogni 1000 abitanti (in Italia 3,1)
- 1.400 km di rete ferroviaria
- 264 stazioni ferroviarie attive e 15.000 fermate di autobus
- 1.080 km di piste ciclabili (Comuni con più di 50.000 abitanti, dato 2009); nel 2000 erano 405 km
- 4 aeroporti: Bologna, Forlì, Parma e Rimini

All'interno del **nuovo Piano dei Trasporti** si ritiene che, per assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle persone, non bisogna cercare di far muovere nuovi veicoli ma garantire i massimi livelli di accessibilità e favorire il raggiungimento dei luoghi e delle attività sul territorio. Gli obiettivi del Piano sono quindi quelli di **salvaguardare il diritto alla mobilità, considerando la rilevanza del diritto alla salute e alla sicurezza**: garantire un'adeguata accessibilità territoriale, assicurare pari opportunità di accesso per tutti e in particolare per le fasce deboli e per gli utenti della mobilità "lenta", migliorare la sicurezza negli spostamenti, assicurare uno sviluppo sostenibile del trasporto riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti e gli impatti sul territorio, incrementare la vivibilità dei territori e delle città.



Il diritto alla mobilità in alcuni casi si contrappone ad altri diritti, quali il diritto alla salute e il diritto alla sicurezza. **Il valore della salute deve però prevalere** in quanto diritto fondamentale dell'individuo e interesse per tutta la collettività.

COSA TI CHIEDIAMO?

- **Libertà di circolazione e tutela della salute: quali di questi diritti deve prevalere?**
- **I provvedimenti che limitano la velocità o regolamentano l'accesso ai centri urbani sono utili per la tutela di interessi comuni o sono ostacoli all'agire individuale?**
- **Come giudichi il livello di accessibilità del territorio regionale?**

gli argomenti su cui lavoreremo

VELOCITÀ DI MARCIA E RAPIDITÀ DI SPOSTAMENTO

Quanto tempo impieghiamo per muoverci e quanto incide la congestione

Per rendersi conto del livello di congestione della **rete stradale regionale** va premesso che il Piano dei Trasporti identifica:

- una **Grande Rete stradale** nazionale-regionale, costituita dalle autostrade e dalle arterie principali;
- una **Rete di base** con funzioni di accessibilità capillare al territorio e di servizio dei percorsi di medio-breve raggio (le strade statali non considerate nella Grande Rete, le strade ex-statali trasferite alle Province dopo il 2001 e alcune provinciali, con esclusione quindi delle strade comunali).

La pressione dei flussi di veicoli su questa rete stradale è costituita sia dal **traffico passeggeri che dal traffico merci**, che contribuisce per quasi il 29% sul traffico totale, pari a quasi 85 mila veicoli equivalenti (i veicoli pesanti convertiti in funzione delle loro dimensioni come se fossero automobili) all'ora.

- Percentuale di Grande Rete con livello di saturazione nell'ora di punta >85%: 21% (nel 2010)
- Percentuale dell'intera rete con livello di saturazione nell'ora di punta >85%: 5,9%



- Tempo di spostamento quotidiano pro capite con qualsiasi mezzo: 66 minuti al giorno nel 2008 (57 minuti al giorno nel 2001)
- Tempo di spostamento quotidiano pro capite sulla rete stradale extraurbana nell'ora di punta del mattino: 54 minuti al giorno (nel 2008)
- Tempo di spostamento quotidiano pro capite sulla rete stradale extraurbana nell'ora di punta del mattino: 54 minuti al giorno (nel 2008)
- Velocità media: 38 km/h (2008)
- Velocità media stimata in assenza di congestione: 59 km/h
- Velocità commerciale degli autobus: 24,4 Km/h nel 2007 (valore medio ponderato tra servizio urbano ed extraurbano)

Sottolineando che il Piano dei Trasporti non prende in considerazione le strade urbane ma solo le extraurbane, è evidente come la maggiore necessità di intervento per una riduzione della congestione, specie nell'ora di punta, riguardi le strade della Grande Rete.

In particolare, i **tratti più congestionati** sono quelli autostradali A1-A14 lungo tutta la direttrice est-ovest regionale (in particolare la A14 tra Castel S. Pietro e la Diramazione Ravenna, tra Rimini Nord e Riccione; la A1 tra Campegine e Modena Nord, tra Parma e l'innesto con l'Auto-Cisa A15, tra Fidenza e Fiorenzuola). Sulla viabilità non autostradale

ci sono alcune criticità sull'asse pedemontano all'altezza dei centri urbani di Sassuolo e Fiorano e lungo la SS16 Adriatica nella parte costiera tra Cervia e Cesenatico.

In generale si può comunque affermare che il sistema nel suo insieme dispone ancora di notevoli riserve di capacità, e che la **parte "centrale" (asse Piacenza-Bologna-Rimini) è quella soggetta alla maggiore concentrazione di flussi.**

Guardando i dati relativi agli spostamenti emerge che **ognuno di noi**, mediamente, **ha impegnato sempre più tempo fra il 2001 e il 2008 per spostarsi** da un luogo all'altro per motivi di lavoro, studio, svago e gestione familiare.

Interessante è il confronto con i valori nazionali, in quanto se nel 2001 il valore medio della regione era di poco al di sotto della media nazionale, nel 2008 questo rapporto, seppure sempre di poco, si è praticamente invertito.

In particolare, **sono sempre i giovani di età compresa tra i 15 ed i 24 anni** a dedicare più tempo alla mobilità, con **95 minuti al giorno pro capite** contro i 66 della media regionale.

Quindi **concetti** come la **congestione**, la **velocità media**, il **risparmio di tempo**, la **lunghezza media dei percorsi**, il **consumo di carburante**, le **emissioni inquinanti** in atmosfera, l'emissione di **rumore** e la **sicurezza degli utenti** sono strettamente **collegati** tra di loro.



Per esempio il **consumo di carburante aumenta esponenzialmente all'aumentare della velocità.**

Per mantenerlo basso è necessario mantenere una velocità moderata e il più possibile uniforme, evitando frenate e riprese superflue. E' molto diverso quindi il consumo di carburante dell'automobile su strade di città, caratterizzate da continui stop-and-go e bassa velocità, dal consumo su strade fuori dai centri urbani, in cui il veicolo percorre tragitti più lunghi a velocità costante ed elevata.

Le emissioni di agenti inquinanti prodotte dal traffico veicolare sono correlate alle caratteristiche del flusso di traffico che interessa una determinata infrastruttura stradale. Le caratteristiche fondamentali sono:

- la composizione del parco veicolare, in quanto le diverse tipologie di veicoli producono diverse emissioni al variare della cilindrata, del tipo di veicolo e delle normative europee sulle emissioni che rispettano (Euro 0, ..., Euro 5);
- l'entità del flusso di traffico;
- le condizioni del deflusso, in particolare rappresentate dalla velocità media del flusso di traffico su un determinato arco stradale.

Le emissioni maggiori si registrano a velocità basse, laddove prevale l'effetto della congestione, e a velocità elevate, laddove prevale il maggior consumo di carburante.

Quindi **in ambito urbano**, dove le velocità medie risultano basse per effetto della congestione, **la fluidificazione del traffico**, con conseguente aumento della velocità media, **è l'obiettivo da raggiungere per poter ridurre le emissioni.**



Diversamente, **in ambito extraurbano** riducendo per esempio il limite di velocità da 100 a 80 km l'ora si riduce l'inquinamento fino al 15%. Questo è il risultato di un esperimento condotto sulla tangenziale di Amsterdam, una delle strade più congestionate di tutta l'Olanda. La misura accurata degli inquinanti, prima e dopo l'abbassamento del limite di velocità, è servito a sfatare la credenza comune che, a velocità più basse, congestione e inquinamento tendano ad aumentare.

La **sicurezza** della circolazione è correlata alla velocità e alla congestione. Un aumento della sicurezza si può ottenere, ad esempio, separando le diverse tipologie di traffico rispetto alle strade utilizzate (come con le varianti ai centri urbani), riqualificando la rete viaria per favorire il trasporto pubblico e tutelare le utenze deboli (ciclisti e pedoni), rallentando la velocità con interventi di riduzione della sede stradale.

Il nuovo Piano dei Trasporti si pone l'obiettivo di **ottimizzare e riqualificare l'uso delle infrastrutture viarie, ridurre la congestione** sulle strade migliorandone le condizioni di efficienza e sicurezza e contribuendo a **ridurre le emissioni inquinanti e gli impatti sul territorio**.



COSA TI CHIEDIAMO?

- Qual'è la tua percezione della congestione sulla rete stradale extraurbana della regione?
- Quanto incidono i livelli di congestione del traffico nelle tue scelte di mobilità?
- Meno velocità sulle strade, al di sotto delle prestazioni dei motori e delle capacità di guida degli automobilisti: è un obiettivo condivisibile o la velocità è sempre un valore?
- Quando una strada attraversa un centro urbano è sempre necessario realizzare tangenziali/varianti?

gli argomenti su cui lavoreremo



I COSTI DELLA MOBILITÀ

Quali sono, quanto incidono sulla spesa del singolo cittadino e quanto sull'intera collettività

I nostri spostamenti generano dei costi. Alcuni di questi sono **sostenuti direttamente “da chi si muove”** (“**costi interni**”), che per i veicoli privati (autovetture e moto) sono rappresentati dai costi di esercizio dei veicoli. Per una parte di queste spese sembra che il viaggiatore abbia una piena consapevolezza (si tratta di costi variabili che dipendono dai consumi, come ad esempio il carburante, i pedaggi autostradali), mentre per altre spesso non si ha una percezione precisa e si tende a sottovalutarne l'importanza (ad esempio le manutenzioni e le riparazioni, le assicurazioni, gli interessi sul capitale investito). Ma ci sono anche i **costi sostenuti dalla collettività**, spesso non percepiti dai cittadini, come ad esempio quelli che sono necessari per realizzare e fare la manutenzione delle strade.

- L'Italia è ai primi posti tra i paesi industrializzati per numero di autoveicoli: 1,65 abitanti per ogni autovettura circolante (2009)
- L'Italia è al primo posto in Europa per il numero di autovetture per abitante: 608 veicoli per 1.000 abitanti (la media europea si attesta sui 46 veicoli su 100 abitanti)

- Nel 2009 il 14% dei consumi delle famiglie italiane è stato rappresentato da spese per i trasporti, il 90% delle quali per l'acquisto e l'esercizio di mezzi di trasporto
- In Emilia-Romagna ci sono 8 mezzi motorizzati (auto e moto) ogni 10 residenti
- Mantenere un'automobile costa circa 4.000 euro all'anno
- Costruire una nuova autostrada a due corsie per senso di marcia costa 15 milioni di euro al km
- Costruire una nuova strada di rango provinciale a una corsia per senso di marcia, in pianura e senza particolari manufatti, costa 2 milioni di euro al km
- Realizzare l'ampliamento di una autostrada (terza corsia) costa 12/13 milioni di euro al km
- Tra il 2002 e il 2010 sono stati finanziati interventi sulla rete viaria di interesse regionale per 735 milioni di euro, di cui 503 a carico della Regione
- I recenti tagli finanziari comportano una riduzione da 55 milioni di euro all'anno a circa 16 milioni di euro all'anno delle risorse finanziarie regionali destinate a interventi sulla rete viaria di interesse regionale

Considerando il caso del **settore stradale**, si sottolinea che le competenze della Regione riguardano soprattutto la pianificazione e la programmazione di risorse destinate alla riqualificazione, all'ammodernamento, allo sviluppo, alla manutenzione e alla messa in sicurezza della rete viaria di interesse regionale. Con i recenti tagli finanziari tuttavia ci verificheranno forti riduzioni di queste risorse.

Per quanto riguarda invece il **trasporto pubblico**, i costi "interni" sono rappresentati dai biglietti pagati dall'utente ma, spesso, non si ha la percezione dei contributi che la pubblica Amministrazione fornisce per sostenere il trasporto collettivo, sia in termini di investimenti in infrastrutture che nei veicoli (bus, treni).



- Il costo del biglietto del trasporto pubblico (autobus, tram e metro) in Italia è in media di 1,06 euro ed è tra i più bassi d'Europa (1,88 euro in media)
- Per legge i ricavi dei biglietti del trasporto pubblico devono coprire almeno il 35% dei costi
- Un autobus urbano tradizionale costa circa 400.000 euro
- Un treno completo (esempio: motrice e 5 carrozze; 560 posti) costa circa 8 milioni di euro (oltre 14.000 euro a posto)

Grande importanza hanno anche i **“costi esterni”** prodotti dai sistemi di trasporto, che ricadono sulla collettività nel suo complesso. Tra questi ci sono ad esempio quelli determinati dall'emissione di inquinanti e di gas serra, dal rumore, dal consumo di suolo, dall'incidentalità stradale, dalla congestione stradale e dalla perdita di tempo.

La strategia dell'Unione Europea per lo sviluppo sostenibile prevede che il sistema dei trasporti debba *“rispondere alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente”*. Occorre cioè che le politiche dei trasporti cerchino di limitare le “esterne” negative prodotte dal sistema dei trasporti.

La Regione con il **nuovo Piano dei Trasporti** ha come obiettivi al 2020, ad esempio, **l'aumento dei servizi ferroviari regionali del 50%** (in km annui) e del **100% in passeggeri trasportati**.

Ma, in questo quadro, bisogna rilevare che il settore del trasporto pubblico locale è stato toccato da forti tagli governativi. La Regione Emilia-Romagna, con il recente **“Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna”**, sottoscritto nel dicembre 2010 con i principali attori del sistema, si è impegnata a contenere all'interno del proprio bilancio queste riduzioni finanziarie, mettendo a disposizione 340 milioni di euro nel triennio 2011-2013 per il servizio ferroviario regionale e su “gomma”.

COSA TI CHIEDIAMO?

- Il **“costo” del trasporto è un fattore che incide nella tua scelta di un mezzo di trasporto?**
Quali sono gli altri elementi che ti spingono a scegliere un mezzo di trasporto piuttosto che un altro?
- Sei consapevole che quando scegli un mezzo di trasporto oltre ai costi che sostieni direttamente ci sono anche costi che ricadono sulla collettività?
- Hai la percezione che il costo del treno e dell'autobus sia troppo alto rispetto ad altri mezzi di trasporto?

gli argomenti su cui lavoreremo

QUANDO IL TRAFFICO E' PESANTE

Trasporto merci e comportamenti individuali negli acquisti: quanto incidono sui problemi di congestione, sicurezza stradale e inquinamento

- Le merci movimentate su strada in Emilia-Romagna sono state circa 322 milioni di tonnellate nel 2005 (il 27,2% in più rispetto al 2000), non tenendo conto dei veicoli non immatricolati in Italia e di quelli con carico inferiore ai 35 quintali

Il trasporto merci su strada

Nella nostra regione il **trasporto su strada delle merci è in continuo aumento**. Ha un carattere prevalentemente locale/regionale e presenta, come principali fruitori, la **“grande distribuzione organizzata”** e le **piccole e medie imprese**.

Inoltre, il nostro territorio è caratterizzato da un importante **traffico merci di attraversamento** dovuto alla collocazione geografica della nostra regione.

Altra importante considerazione riguarda la **dispersione degli insediamenti residenziali, industriali** e la **proliferazione diffusa delle funzioni logistiche**, entrambi generatori importanti di traffico.

L'**offerta di trasporto è molto frammentata** e costituita, per la maggior parte, da piccole imprese con un solo mezzo e con un parco veicoli per il 70% con capienza inferiore a 7,5 tonnellate.



- Il 70% del trasporto merci in Emilia-Romagna è di “corto raggio” (distanza percorsa inferiore ai 50 km)
- Il volume complessivo del traffico merci in regione è costituito per il: 40% da traffico interregionale (traffico nazionale con origine o destinazione in Emilia-Romagna); 37% da traffico intraregionale (con sia l'origine che la destinazione in Emilia-Romagna); 22% da traffico di attraversamento (con origine e destinazione in altre regioni italiane ma in transito nella rete viaria regionale); circa il 3% da scambi con l'estero
- Il traffico di attraversamento dal 2000 al 2005 è aumentato del 45%
- Sui tratti autostradali dell'Emilia Romagna si registra nel 2007 un incremento del 2,4% del flusso di veicoli pesanti-km (media nazionale del 2,3%)
- I mezzi pesanti rappresentano il 30% dei veicoli coinvolti in incidenti autostradali

Il **trasporto delle merci su “gomma”**, nonostante svolga un'attività fondamentale e insostituibile per le nostre imprese e per gli scambi della nostra regione, **contribuisce tuttavia alla congestione, ai problemi della sicurezza stradale e all'inquinamento atmosferico.**

Per questo sono necessari **interventi sull'efficienza dei processi logistici** e in particolare **sull'ottimizzazione dei carichi e dei percorsi.**



La Regione sta cercando anche di promuovere il **trasporto merci su ferrovia**. Di recente infatti ha concluso un Accordo con il Gruppo FS per il mantenimento degli scali ferroviari merci principali e ha previsto incentivi al trasporto ferroviario delle merci con finanziamenti di **9 milioni di euro per il periodo 2010- 2012.**

Si sottolinea comunque che il trasporto merci su ferrovia può incidere sul trasporto a “lungo raggio” mentre, il trasporto su strada rimarrà la modalità principale di trasporto delle merci a “corto raggio”.

Con il **nuovo Piano dei Trasporti** la Regione Emilia-Romagna conferma il proprio ruolo di **“piattaforma logistica integrata”**, non quindi di un semplice insieme di diverse modalità di trasporto.

La logistica deve diventare quindi un elemento integrante dell'organizzazione delle imprese, per portare allo sviluppo e all'ottimizzazione dei trasporti, visti soprattutto gli impatti che ha sui problemi legati all'inquinamento atmosferico.



La complessità di questo settore richiede di intervenire seguendo una pluralità di approcci, che devono riguardare azioni di politica industriale, di gestione del territorio e anche i modelli di comportamento.

COSA TI CHIEDIAMO?

- Se tu ordinassi dei prodotti, saresti disposto ad accettare tempi di consegna più lunghi (fino a 7 giorni anziché 24 ore) se questi dipendessero esclusivamente dall'ottimizzazione del carico e del percorso da parte di chi effettua le consegne?

Ognuno di noi trasporta merci

Quando acquistiamo della merce la **modalità di spostamento che scegliamo per trasportarla** è molto rilevante. Alla globalizzazione dei flussi delle merci e dei mercati e all'allungamento delle filiere, si contrappone la cosiddetta **"filiera corta"** (ad esempio il pomodoro prodotto in Cina e importato in Italia a quello prodotto e distribuito in Italia). Si parla sempre più spesso di **prodotti "a km zero"** come della modalità di consumo più responsabile. E' una scelta da condividere dal punto di vista della freschezza, delle qualità organolettiche, della tipicità dei prodotti ma, sul piano dei costi complessivi la filiera corta e quella a km zero sono sempre veramente vantaggiose? È sempre vero che il cibo locale richiede meno energia totale di un cibo importato? Il dibattito su questo tema è aperto.

Se 60 anni fa i cibi percorrevano solo pochi chilometri dalla produzione al piatto, ora possono viaggiare per centinaia o migliaia di chilometri. **Questi cambiamenti hanno aggravato gli impatti sul traffico, sulla qualità dell'aria e sul consumo energetico.** Per valutare quantitativamente questo impatto si utilizzano come indicatori i "chilometri percorsi": più un alimento ha viaggiato, più energia ha consumato, più combustibili fossili ha bruciato, più gas serra ha emesso e quindi più alto è l'impatto ambientale e meno il cibo è ecologicamente sostenibile. Studi recenti però sostengono che le cose non sono così semplici. Occorre considerare, ad esem-

pio, che circa la metà dei km percorsi dipende dal compratore/distributore della merce (negozi, grande distribuzione) e, da questo punto di vista, è ecologicamente preferibile acquistare i prodotti in un supermercato anziché effettuare vari viaggi in negozi più piccoli.

La grande distribuzione trasporta in modo più efficiente le merci, utilizzando meno autoveicoli pesanti al posto di un numero più elevato di veicoli più piccoli.



Un altro fattore importante è la **stagionalità**: se si comperano dal contadino pomodori a febbraio, anche se sono prodotti a due passi da casa, sono coltivati in serre riscaldate e illuminate artificialmente e, quindi, hanno richiesto più energia di analoghi pomodori coltivati in sud Africa. Ovviamente sono molti i casi in cui i prodotti locali “consumano meno” di quelli globali ma il calcolo completo è spesso molto complicato perché si tratta di stimare metodi di produzione molto diversi, il trasporto, lo stoccaggio e così via.

Ovviamente per chi nelle proprie scelte di acquisto privilegia aspetti come le qualità organolettiche e la tipicità dei prodotti non è detto che i criteri dell'economicità e del consumo energetico siano prioritari.

Per quanto riguarda strettamente il trasporto, i costi esterni e gli impatti ambientali non dipendono solo dai km percorsi ma dal **tipo di trasporto effettuato per unità di prodotto**. Così ad esempio l'impatto di una nave per unità di prodotto trasportato è molto basso. Una nave, secondo le dimensioni, può portare il corrispettivo di merce pari a 10-80 treni completi e, un treno, il corrispettivo di 20-25 camion. Nei vari casi studiati emerge sempre che una differenza significativa nell'impatto energetico e ambientale per unità di prodotto è dato dal **consumatore finale**, cioè dalla modalità con cui questo si reca ad acquistarlo. Se utilizza l'automobile i km percorsi in auto trasportando il singolo prodotto hanno un peso determinante rispetto a tutto il ciclo

del prodotto. **L'impatto maggiore per unità di prodotto la può quindi determinare il consumatore.**

Qualche dato sulla mobilità per acquisti: nel 2002 è stata realizzata **un'indagine sulla mobilità per acquisti** in 5 province della regione (Piacenza, Reggio Emilia, Ferrara, Ravenna e Rimini), ripetuta nel 2006 nelle province di Bologna e Piacenza.

Questi alcuni dei principali risultati emersi:

- nelle diverse province non ci sono particolari differenze nei comportamenti di acquisto
- le classi di comportamento sono omogenee per fasce di età ("over 55" e "under 54"); al diminuire della classe di età cambiano i comportamenti (dal supermercato all'ipermercato per la spesa alimentare; dal negozio per i più anziani alla grande superficie specializzata per i più giovani nella spesa per la casa)
- la rete distributiva di un territorio influenza il comportamento di consumo
- la maggioranza delle famiglie intervistate nell'arco di una settimana dedica agli acquisti mediamente da 1 a 3 ore (l'acquisto "raggruppato", con una sola ora dedicata agli acquisti nell'ambito di una settimana, riguarda 1/5 degli intervistati)

- la spesa alimentare è in gran parte "gestita" dalla donna (per il 90% dei casi è responsabile degli acquisti; per il 30% delle famiglie il responsabile è, a volte, l'uomo)
- i 2/3 degli intervistati non hanno possibilità di collegamento internet né da casa né dal lavoro (il 60% nei capoluoghi di provincia); solo il 14% di chi ne ha possibilità ha effettuato acquisti on line, il 5% del totale (libri, cd, biglietti sono i prodotti più acquistati)



- per la spesa alimentare gli spostamenti avvengono prevalentemente in macchina (dal 51% al 90% secondo il tipo di struttura di vendita da raggiungere); nei capoluoghi circa 1/3 va a piedi; il luogo di partenza è per il 73,2% casa propria; le fasce orarie preferite sono le cosiddette “fasce di morbida”, sia mattutina che pomeridiana, distribuite nell’arco della settimana con una punta il venerdì e sabato per i centri commerciali
- il tempo medio impiegato per raggiungere il punto vendita per la spesa alimentare è di circa 10 minuti;
- per l’acquisto di beni per la persona la mobilità è più diffusa e, spesso, più consistente verso il centro storico dei capoluoghi; si registra anche mobilità verso centri storici di altri comuni (non verso altre forme distributive)
- l’auto è il mezzo prevalentemente utilizzato (circa il 95%) per l’acquisto di beni per la persona, indipendentemente dal tipo di struttura in cui ci si reca; solo per raggiungere un mercato o un negozio al dettaglio del centro l’uso del mezzo privato scende a favore di una mobilità pedonale, ciclistica o con mezzo pubblico;
- per l’acquisto di beni per la persona il tempo medio impiegato per raggiungere il punto vendita scelto è di quasi 20 minuti

- per l’acquisto di beni per la casa nel 35% dei casi sono stati raggiunti punti vendita collocati in comuni diversi da quello di residenza; il mezzo prevalentemente utilizzato per lo spostamento è l’auto o la moto
- in una settimana vengono dedicate da 1 a 3 ore per gli acquisti di beni per la casa, con una sensibile preferenza per i giorni del fine settimana (sabato e domenica) rispetto agli altri

COSA TI CHIEDIAMO?

- **Quale mezzo di trasporto usi abitualmente per i tuoi acquisti?**
- **Qual’è la distanza media che percorri quando vai a fare le tue spese?**
- **Saresti disposto a modificare le tue abitudini di spostamento se i luoghi di acquisto in cui ti rechi fossero ben serviti dal trasporto pubblico oppure pensi che l’utilizzo dell’automobile sia irrinunciabile?**



gli argomenti su cui lavoreremo

SICUREZZA NELLA MOBILITÀ

Diritti, doveri, paure e pericoli quando ci muoviamo

La **sicurezza nella mobilità**, come diritto fondamentale dei cittadini, rappresenta una forte criticità, soprattutto se si considera il problema della sicurezza stradale. Per questo l'Unione Europea nel 2001 aveva posto l'obiettivo di riduzione delle vittime di incidenti del 50% entro il 2010. Al 2009 in Italia questa riduzione è stata pari al 40,3% e in Emilia-Romagna al 48%. Tuttavia, anche se la nostra regione si sta avvicinando all'obiettivo europeo, la situazione è ancora molto critica per numero di incidenti, vittime, feriti e relativi costi sociali.

L'**incidentalità stradale in Emilia-Romagna** è caratterizzata da due aspetti: l'alto numero di incidenti in ambito urbano con elevato coinvolgimento di un'utenza "debole"; l'elevata mortalità negli incidenti in ambito extraurbano, legata soprattutto alla notevole velocità.



- In Italia gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di morte sotto i 40 anni
- Nel 2009 in Emilia-Romagna si sono verificati 20.411 incidenti stradali, pari a circa il 10% del totale nazionale
- Nel 2009 si sono avute 422 vittime e 28.035 feriti
- Oltre il 20% delle vittime sono pedoni e ciclisti, i due terzi dei quali con più di 65 anni
- I costi sociali di ogni vittima della strada sono valutati in circa 1.400.000 euro

In questo ambito le **azioni della Regione Emilia-Romagna e del suo Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza** sono state indirizzate soprattutto a **migliorare le infrastrutture** e a cercare di **modificare i comportamenti delle persone** attraverso azioni educative e formative, allo scopo di sviluppare una cultura per la convivenza civile. Spiccano tra queste le numerose azioni formative realizzate nel mondo della scuola e del lavoro, finalizzate alla prevenzione degli incidenti stradali.



- A partire dal 1993 la Regione ha contribuito, insieme alle Provincie e ai Comuni, alla realizzazione di circa 300 interventi per la sicurezza per oltre 70 milioni di euro (interventi su incroci, rotonde, percorsi pedonali e ciclabili)
- Alcune azioni promosse dall'Osservatorio regionale per l'educazione stradale e la sicurezza: programmi didattici in ambito scolastico, campagne di comunicazione, iniziative di sensibilizzazione, interventi formativi rivolti al mondo del lavoro, partecipazione a fiere, manifestazioni, convegni e seminari, realizzazione e distribuzione di materiali informativi



Il Codice della Strada è il più importante provvedimento legislativo che **regola il comportamento degli utenti della strada e prevede essenzialmente doveri, obblighi e sanzioni**. Il rispetto delle regole da parte di ciascuno diventa di fatto il diritto alla sicurezza per gli altri.

- Oltre 60 milioni di abitanti in Italia
- Oltre 50 milioni di veicoli a motore circolanti in Italia
- Oltre 2 milioni di nuove autovetture immatricolate in Italia ogni anno
- L'indice di mortalità in Italia relativo ai mezzi pubblici è dello 0,1%, delle autovetture dello 0,7%, delle biciclette e dei motocicli dell'1,9% (*).

(*) L'indice di mortalità è calcolato rapportando il numero dei morti e il numero dei veicoli, per categoria di veicolo moltiplicato per 100.

Le problematiche della sicurezza nella mobilità sono anche connesse con **sentimenti di paura/in-sicurezza** che vanno compresi in modo adeguato, poiché la “paura” è un elemento molto presente nella vita quotidiana delle persone e lo è anche, ad esempio, nella scelta di come effettuare un viaggio.

La paura di subire una violenza contro la propria persona e/o i propri beni non ha nulla a che vedere con il tema “pericolo” per il viaggiatore. Infatti, sembra condivisibile poter affermare che la paura

dei rischi della guida e del percorrere una strada sia, come utente, in generale poco percepita rispetto alla paura di subire una violenza personale viaggiando in treno, corriera, autobus o camminando in un parco pubblico, in una stazione o in una piazza. Sembra anche che la paura dei rischi che si corrono utilizzando i mezzi pubblici sia percepita, soprattutto, dai “non utenti”, ovvero da chi abitualmente non utilizza tali mezzi.

Il pericolo quindi è una cosa, la paura è un'altra. Una ricerca pubblicata sulla rivista della Regione Emilia-Romagna “Quaderni Città Sicure” ha analizzato diverse situazioni o soluzioni rispetto alla paura: risulta ad esempio che la percezione della sicurezza personale all'aeroporto è nettamente superiore rispetto a quella che si ha in una qualsiasi stazione ferroviaria o autostazione.

Da un'indagine condotta dalla Regione nel 2009 sulla qualità erogata e percepita dei servizi autofiloviari di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna è risultato ad esempio che:

- Oltre il 50% delle persone scelgono i mezzi pubblici per “necessità” (utenti “costretti”)
- Oltre il 42% delle persone usa i mezzi pubblici per ragioni economiche e di comodità
- Oltre l'89% delle persone che scelgono i mezzi pubblici sono soddisfatti del fattore sicurezza rispetto a furti, borseggi e/o molestie



cercando di avere consapevolezza e attenzione all'ambiente e, innanzi tutto, alle altre persone. I progressi tecnologici che hanno migliorato i mezzi di trasporto devono essere accompagnati, nell'interesse comune, da atteggiamenti personali volti a una mobilità sempre più responsabile. Quando possibile quindi la scelta e l'uso di un mezzo di trasporto dovrebbe essere guidata, anche in termini di sicurezza, da criteri di maggior consapevolezza e responsabilità, verso gli altri e verso se stessi.

Il **nuovo Piano dei Trasporti** ha tra gli obiettivi strategici il **diritto alla sicurezza nella mobilità**, puntando su azioni per sviluppare l'educazione e la formazione di una cultura diffusa della sicurezza stradale e sul miglioramento delle infrastrutture viarie.

La Regione si è anche impegnata in iniziative specifiche relative alla sicurezza, come ad esempio il Piano di azione regionale per la popolazione anziana e il progetto "Città Amica" per un ambiente urbano attento alle esigenze delle utenze deboli.

Una **mobilità sicura** quindi come componente di una "buona mobilità" e di una mobilità consapevole. Possiamo infatti camminare, guidare e spostarci

COSA TI CHIEDIAMO?

- Nella tua scelta del mezzo di trasporto incide il fattore della sicurezza personale e del senso della paura?
- Ti senti più sicuro a bordo di un mezzo pubblico oppure su veicoli motorizzati privati?
- Quali azioni possono essere intraprese per migliorare ulteriormente la sicurezza stradale?
- Che azioni possono essere intraprese per rendere più sicuro e attraente l'uso del trasporto pubblico (mezzi, stazioni, sale d'attesa, fermate ecc.)?

gli argomenti su cui lavoreremo

TRASPORTO COLLETTIVO E INDIVIDUALE

Come ci muoviamo e come scegliamo il mezzo di trasporto

Anche in Emilia-Romagna la **modalità di spostamento più utilizzata è l'automobile** e, nonostante siano portate avanti politiche per promuovere e sostenere i servizi di trasporto collettivo, **la scelta dei mezzi pubblici registra un leggero calo.**

IN EMILIA-ROMAGNA:

- il numero di spostamenti complessivi è di circa 9 milioni al giorno (circa come nel 2001) e in un giorno medio feriale vengono percorsi 126 milioni di km (+ 51% dal 2001)
- nell'ultimo decennio il territorio urbanizzato in regione è aumentato di oltre il 60%
- la percorrenza media è di 40 km al giorno (28 km nel 2001) e il tempo medio dedicato alla mobilità è di 66 minuti al giorno (57' nel 2001)
- il 65% degli spostamenti avviene all'interno dello stesso comune; il 35% tra comuni diversi (oltre 1 milione in più dal 2001)



- nel 2008 per il 67,7% degli spostamenti è stata utilizzata l'auto (+8,8% dal 2001), per il 7,3% i mezzi pubblici (-0,4% dal 2001 e -1,3% dal 2007), per il 4,2% la moto e per il 21,3% la modalità pedonale o ciclabile (importante per spostamenti entro i 2 km)
- dal 2001 al 2008 il tasso di motorizzazione è aumentato del 10%: 84 veicoli - auto e moto - ogni 100 abitanti (dato superiore alla media nazionale)
- per i servizi del trasporto pubblico locale (su "gomma") circolano 3.284 autobus di cui 107 filobus, con percorrenze di circa 116 milioni di km all'anno, con contributi dalla Regione per oltre 210 milioni di euro e per 16 milioni di euro dagli Enti locali; i viaggiatori sono stimati in circa 260 milioni all'anno;
- per i servizi del trasporto ferroviario (nazionali e regionali) ci sono 264 stazioni attive, dove circolano più di 900 treni al giorno; i viaggiatori sono oltre 130.000 al giorno. Le risorse concesse dalla Regione alle aziende per erogare il servizio ferroviario regionale (ammontano a oltre 110 milioni di euro all'anno)

Variazioni negli ultimi dieci anni di alcuni indicatori della mobilità urbana nelle 13 maggiori città (con popolazione superiore a 50.000 abitanti) dell'Emilia-Romagna:

- aumento delle piste ciclabili da 405 Km a 1.080 Km
- aumento delle aree a traffico limitato (ZTL) da 7,2 kmq a oltre 10 kmq
- aumento delle "zone 30" (velocità massima di 30 km/ora) da 34 km a 160 km
- aumento del 38% dei posti per sosta a pagamento nei centri storici
- aumento delle fermate del trasporto pubblico locale da 7.485 a circa 8.000
- aumento del "vigile elettronico" per il controllo dell'accesso ai centri storici
- leggero incremento dei km di corsie riservate ai mezzi pubblici, attualmente pari al 3,0% della rete complessiva

Le azioni già in corso, così come gli obiettivi strategici del **nuovo Piano dei Trasporti**, mirano ad aumentare l'attrattività del trasporto pubblico, a creare una "carta unica della mobilità regionale" e ad integrare le diverse modalità di trasporto. Alcuni importanti progetti e iniziative promosse dalla Regione in questo campo sono:

→ il sistema “Mi Muovo”:

- dal 2008 sono disponibili nuovi abbonamenti per il trasporto pubblico: **Mi Muovo** e **Mi Muovo Studenti**. Si tratta di abbonamenti annuali integrati che permettono di utilizzare il servizio ferroviario regionale e le reti urbane del trasporto pubblico (treno più bus) con un unico titolo di viaggio;
- dal 2009 sono partite le **sperimentazioni per card elettroniche** e sono in fase di studio facilitazioni per l'acquisto dei titoli di viaggio e la possibilità di ricarica con internet, bancomat, ecc.;
- dal 2009 è disponibile per gli abbonati al servizio ferroviario regionale la tessera **Mi Muovo Tutto Treno**, che permette di utilizzare anche ai treni di categoria superiore (Intercity ed Eurostar City) a prezzi favorevoli, con l'esclusione dei treni Alta Velocità;
- nel 2009 è stato avviato un progetto di bike sharing & ride, **“Mi Muovo in bici”**, che consentirà a chi è in possesso del titolo di viaggio “Mi Muovo” di accedere al servizio di noleggio biciclette, a breve anche elettriche, nei comuni con più di 50.000 abitanti;

L'obiettivo è quello di arrivare a una **“carta unica della mobilità regionale”** che, sfruttando le tecnologie a disposizione, consenta l'uso integrato dei mezzi pubblici, oltre che *bike sharing*, *car sharing*, *car pooling*, taxi, parcheg-



gi scambiatori, ricarica di veicoli elettrici. Finora l'investimento della Regione per queste iniziative è stato di 20 milioni di euro.

→ le azioni per l'infomobilità:

- promozione e sviluppo del **travel planner**, disponibile sul sito www.mobiliter.eu, che permette di pianificare gli orari dei propri viaggi con i mezzi pubblici in Emilia-Romagna;
- **informazioni alle fermate del trasporto pubblico** e sulle condizioni del traffico, con paline “intelligenti” che danno l'orario in tempo reale dell'arrivo dei bus alle fermate e pannelli a messaggio variabile (ad esempio informazioni sulle condizioni del traffico in certe aree urbane e sulla disponibilità di posti di sosta nei parcheggi di interscambio modale);
- progetto **“Gestione Informata della Mobilità (GIM)”**, che prevede un finanziamento regionale di circa 4 milioni di euro e un finanziamento ministeriale di 1,2 milioni di euro. E' prevista l'installazione dei sistemi AVM (monitoraggio dei percorsi dei bus in tempo reale) su oltre 1.060 bus, di 180 paline “intelligenti”, di 55 pannelli informativi a lato strada e di sistemi di controllo e monitoraggio del traffico sia a livello locale che regionale.



➔ le azioni per l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto e la mobilità ciclopedonale:

- negli **ultimi Accordi 2008-2010 per la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico**, siglati dalla Regione e dagli Enti locali, sono stati presi impegni per finanziare e realizzare 51 interventi, per un contributo regionale di oltre 12,7 milioni di euro, che ha attivato investimenti per circa 27 milioni di euro. Gli interventi a cui è stata data priorità riguardano il potenziamento della mobilità ciclopedonale urbana, con la messa in rete dei percorsi dei maggiori centri urbani della regione, e la realizzazione di interventi di parcheggi scambiatori (tra bici-auto-bus-treni), la riqualificazione delle fermate del trasporto pubblico e il miglioramento dell'accessibilità a questi servizi.

➔ le azioni per il rinnovo del parco veicoli del trasporto pubblico:

- dal 2001 al 2010 sono stati attuati programmi di **sostituzione degli autobus**, con un finanziamento regionale complessivo di oltre 170 milioni di euro e sono stati **acquistati 1.430 nuovi bus** dotati dei più elevati standard qualitativi (età media degli autobus circolanti: 11 anni);
- i bus a metano sono il 21% del totale (2009) e sono aumentati del 20% dal 2001; i bus diesel sono il 58% del totale (2009) e sono diminuiti del 25% dal 2001.

➔ le azioni per lo sviluppo del settore ferroviario:

- negli ultimi anni la Regione ha finanziato l'**acquisto di nuovi treni**, già in esercizio. Per i servizi regionali su rete nazionale: 7 Minuetto, 4 treni a doppio piano Vivalto; per i servizi regionali su rete regionale: 8 automotrici a tre casse e 6 composizioni a due piani;
- è in corso di attuazione un **"piano straordinario" di investimenti** per la riqualificazione e il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi regionali che prevede una spesa complessiva di circa 400 milioni di euro: 50% per interventi infrastrutturali e 50% per l'acquisto di nuovi treni.

Oggi la situazione finanziaria è caratterizzata da forti tagli governativi al sistema dei trasporti locali. Per questo, nella consapevolezza che il trasporto pubblico locale rappresenta una priorità tra i servizi da garantire ai cittadini, la Regione, con il recente **Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna**, sottoscritto a dicembre 2010 insieme ai principali attori del sistema, si è impegnata a contenere all'interno del proprio bilancio le riduzioni previste, mettendo a disposizione 340 milioni di euro nel triennio 2011-2013 per il servizio ferroviario regionale e su "gomma".

All'interno di questo quadro il **nuovo Piano dei Trasporti** prevede, per il trasporto pubblico locale, una serie di **obiettivi al 2020**:

- incremento del 50% (in km) dei servizi ferroviari di competenza regionale;
- incremento del 100% dei passeggeri trasportati;
- incremento dei servizi "su gomma" del 10%;
- razionalizzazione dei servizi su gomma e integrazione con i servizi ferroviari;
- attuazione, dove necessario, di servizi innovativi (come ad esempio bus a chiamata, taxi collettivi, azioni di mobility management).

Anche in Emilia-Romagna è dunque necessario rafforzare la mobilità collettiva a fronte dell'incremento costante dell'uso dei mezzi privati. Per realizzare questo scopo è necessario promuovere una nuova cultura della mobilità (la **buona mobilità**) che superi l'uso eccessivo del mezzo privato negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola e che persegua ogni altra forma di mobilità sostenibile per la salute dei cittadini e la salvaguardia del patrimonio territoriale, ambientale e culturale.

Ma una sfida futura riguarda la **tempestività** e l'**affidabilità** del trasporto pubblico: se ad esempio a una fermata dell'autobus le paline "intelligenti" ci informano che arriva il bus tra cinque minuti



e dopo cinque minuti il mezzo arriva davvero; se gli autobus avranno una corsia a loro dedicata, nell'ambito di un controllo del traffico mirato al loro viaggio (e quindi maggiore velocità) e arriveranno "in tempo"; se si potrà pianificare in tempo reale il proprio spostamento, su treno o su bus, e se tutti questi servizi assieme ad altri potranno essere pagati con un'unica carta della mobilità, sarà probabile che si abbia più "voglia" di prendere il bus o il treno e, quindi, si avrà una maggiore attrattività del trasporto pubblico.

L'obiettivo strategico è quindi la promozione del trasporto pubblico per contrastare i problemi connessi alla qualità dell'aria, alla congestione e alla sicurezza nella mobilità locale e regionale.

COSA TI CHIEDIAMO?

- Conosci le opportunità offerte dal trasporto pubblico?
- Quali azioni ritieni siano più utili per rendere più attraente l'uso dei mezzi collettivi o alternativi all'auto privata?
- Tempestività e affidabilità sono elementi decisivi per stimolare l'uso del trasporto pubblico?

gli argomenti su cui lavoreremo

MOBILITÀ “BUONA” E “CATTIVA”

Muoversi in modo consapevole e responsabile

Con **mobilità “buona”** si vuole intendere quella che, nella consapevolezza della priorità dell’interesse pubblico, inquina il meno possibile, tutela la salute e la sicurezza dei cittadini, riduce la congestione da traffico.

Una delle priorità del sistema dei trasporti è, anche in Emilia-Romagna, quella di potenziare l’uso della mobilità collettiva e in generale puntare sulla promozione di modalità di spostamento alternative all’uso (e soprattutto all’abuso) del veicolo a motore privato. Si rende perciò necessaria una nuova cultura della mobilità (la **buona mobilità**) che, in particolare, superi l’abuso del mezzo privato negli spostamenti e che persegua invece ogni altra forma di mobilità sostenibile.



BUONA MOBILITÀ

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

Variazioni negli ultimi dieci anni di alcuni indicatori della mobilità urbana nelle 13 maggiori città (con popolazione superiore a 50.000 abitanti) dell'Emilia-Romagna:

- aumento delle piste ciclabili da 405 Km a 1.080 Km
- aumento delle aree a traffico limitato (ZTL) da 7,2 kmq a oltre 10 kmq
- aumento delle “zone 30” (velocità massima di 30 km/ora) da 34 km a 160 km
- aumento del 38% dei posti per sosta a pagamento nei centri storici
- aumento delle fermate del trasporto pubblico locale da 7.485 a circa 8.000
- introduzione del “vigile elettronico” per il controllo dell’accesso ai centri storici

Il settore dei trasporti ha un impatto importante sui consumi energetici complessivi e sullo stato della **qualità dell’aria**, considerato fortemente critico nel nostro Paese e, in particolare, in Emilia-Romagna e nelle altre regioni del bacino padano interessate da importanti reti viarie e caratterizzate da condizioni morfologiche e climatiche sfavorevoli.

- 8.000 i decessi all’anno in Italia per effetto delle polveri sottili nell’aria (stima OMS)
- le emissioni di gas serra in Emilia-Romagna dal 1990 al 2005 sono aumentate del 22% (per il 45% dalla produzione di energia; per il 30% dal settore dei trasporti)
- in Emilia-Romagna negli ultimi anni alcuni inquinanti come il monossido di carbonio sono drasticamente diminuiti, ma nelle città si hanno situazioni di elevata criticità derivanti da polveri sottili (PM10) e ozono

In questo quadro gli **Accordi per la qualità dell’aria**, firmati da Regione, Provincie e Comuni con più di 50.000 abitanti (a cui progressivamente si sono aggiunti altri Comuni – oltre 90 in totale), rappresentano importanti azioni coordinate per favorire una mobilità “buona”.



Questi “Patti”, che interessano oggi **2,7 milioni di persone, pari a circa i 2/3 dell'intera popolazione regionale**, prevedono l'impegno da parte degli Enti locali a realizzare interventi a basso impatto ambientale nell'ambito della mobilità sostenibile, della logistica, dell'edilizia sostenibile e delle attività produttive. Ad esempio, tra i principali interventi troviamo:

- incentivi per l'ammodernamento degli autobus e delle auto private (es. trasformazione da alimentazione a benzina a metano o gpl);
- rinnovo del parco autobus del trasporto pubblico locale con veicoli a ridotte emissioni inquinanti;
- potenziamento della mobilità ciclistica e pedonale;
- interventi strategici per la mobilità sostenibile nei centri urbani (es. ZTL, riqualificazione delle strade, miglioramento delle fermate del trasporto pubblico);
- miglioramento della logistica urbana (es. per la distribuzione delle merci);
- sviluppo dei sistemi integrati di monitoraggio del traffico;
- rinnovo, potenziamento del materiale rotabile ferroviario per il trasporto passeggeri di competenza regionale;
- ristrutturazione e messa in qualità della rete di monitoraggio della qualità dell'aria;
- uso razionale dell'energia negli edifici, nei processi produttivi, nel sistema agro-forestale; sviluppo fonti rinnovabili.

Per la realizzazione di tutte queste azioni, la Regione, negli ultimi dieci anni, ha concesso oltre 700 milioni di euro di risorse, su un totale di oltre 1 miliardo di euro di spesa complessiva.



Il recente **Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna**, sottoscritto a dicembre 2010 dalla Regione e dai principali attori del sistema per far fronte ai tagli finanziari del Governo al settore del trasporto pubblico, definisce gli impegni finanziari regionali (340 milioni di euro per il triennio 2011-2013) per lo svolgimento dei servizi ferroviari e su gomma, considerati una priorità da garantire ai cittadini. Anche **questo Accordo contiene impegni per una mobilità “buona”**:

- predisposizione dei Piani provinciali di trasporto pubblico e dei Piani urbani del traffico;
- creazione e protezione di corsie riservate al trasporto pubblico locale;
- controllo della sosta e degli accessi alle ZTL;
- parcheggi di interscambio;
- ricerca di mezzi alternativi all’auto privata o al mezzo pubblico tradizionale dove non risulti economicamente sostenibile (bus a chiamata, ricorso a taxi o noleggio, car e bike sharing, ecc.).

Il **nuovo Piano dei Trasporti** ha come obiettivo generale la “buona mobilità” che significa, ad esempio, razionalizzare e integrare i sistemi, con il ruolo fondamentale del trasporto collettivo, migliorare l’efficacia, l’efficienza e l’affidabilità del trasporto locale e la sua integrazione con il trasporto ferroviario, migliorare l’accesso ai servizi, capire i diversi bisogni degli utenti, coordinare gli orari, integrare le tariffe, ottimizzare i carichi, razionalizzare il numero di spostamenti e promuovere l’innovazione tecnologica.

Le azioni istituzionali per una mobilità “buona” vengono promosse attraverso tavoli concertativi e impegni condivisi tra i vari soggetti portatori di interesse, ma è anche necessaria la **crescita della consapevolezza personale**, in modo che ognuno di noi faccia la propria parte nelle scelte quotidiane di mobilità, evitando l’abuso dell’utilizzo del mezzo privato a motore, con senso civico e responsabilità verso le esigenze generali della collettività.

COSA TI CHIEDIAMO?

- Saresti disposto, rispetto alle tue attuali abitudini, a usare il trasporto pubblico o altre alternative al trasporto motorizzato privato almeno per un giorno in più alla settimana?

crediti

L'iniziativa è promossa dall'Assessorato Programmazione territoriale, urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, logistica e trasporti della Regione Emilia-Romagna.

Il progetto relativo all'evento di partecipazione sul PRIT è stato elaborato nell'ambito del laboratorio formativo 4PER, organizzato dal Servizio Organizzazione e Sviluppo della Regione Emilia-Romagna. Si ringraziando per la collaborazione Daniela Degli Esposti, Simona Maltoni e Annamaria Fontana.

Il processo partecipativo è coordinato dalla Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistema di mobilità, con la collaborazione del Servizio Organizzazione e Sviluppo e del Servizio Comunicazione, Educazione alla sostenibilità, e il supporto della società Avventura Urbana.

La presente pubblicazione è stata realizzata a cura di: Germano Biondi; Mario Cerè; Giuliana Chiodini; Maurizio Dall'Ara; Massimo Farina; Stefano Filippini; Emanuele Moretti; Gian Franco Pelleri; Federica Ropa; Analia Patricia Rutili; Teresa Valentina Sblendorio; Cesare Sgarzi; Marco Zagnoni.

Si ringraziano per la collaborazione: Denis Barbieri; Laura Brugnolo; Salvatrice Irene Di Bennardo; Francesco Saverio Di Ciommo; Antonella Forti; Barbara Fucci; Gisella Gardi; Gabriella Ghiselli; Marco Macchiavelli; Patrizia Mastropaolo; Ruggero Mazzoni; Patrizia Melotti; Sabrina Mingozzi; Vittoria Montaletti; Barbara Nerozzi; Vincenzo Paldino; Monica Pirazzoli; Laura Punzo; Luisa Ravanello; Anna Lisa Schembri; Marco Stagni; Andrea Virgili; Rosanna Zavattini.

Coordinamento generale: Paolo Ferrecchi, Direttore generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità.

Coordinamento editoriale e redazionale: Teresa Valentina Sblendorio.

Coordinamento delle schede sui temi da porre alla discussione: Gian Franco Pelleri.

Ricerca ed elaborazione del materiale fotografico: Gisella Gardi.

Le foto sono tratte dagli archivi della Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità, dell'Agenzia informazione e Ufficio stampa della Giunta regionale e di Avventura Urbana.

Progetto grafico: Monica Chili, Centro Stampa della Giunta regionale.

Ideazione del logo Buona Mobilità: Avventura Urbana.

Ideazione del logo PRIT 2010-2020: Nouvelle.

Stampa: Centro Stampa della Giunta regionale.



