





RAPPORTO FINALE

Luglio 2011

INDICE

Introduzione Intervento dell'Assessore Mobilità e Trasporti della Regione Emilia-Romagr	2	
Alfredo Peri	pag.	4
Premessa Le fasi di elaborazione e approvazione del nuovo	pag.	5
Piano Regionale Integrato dei Trasporti – PRIT 2010-2020	pag.	5
■ Descrizione delle attività svolte	pag.	
II PRIT e la partecipazione dei cittadini	pag.	
La progettazione dell'evento "Buona Mobilità" e il metodo utilizzato	pag.	
I temi da sottoporre alla discussione pubblica	pag.	
Il reclutamento dei partecipanti	pag.	
La comunicazione dell'evento	pag.	
Il questionario on line	pag.	14
■ L'evento di ascolto: Buona Mobilità	pag.	19
Chi ha partecipato all'evento	pag.	19
I gruppi di discussione	pag.	20
Alcune considerazioni sull'andamento della giornata	pag.	21
Analisi dei risultati dell'evento di ascolto	pag.	26
I contenuti "generali e trasversali" emersi dalla discussione	pag.	26
Gli aspetti specifici e le osservazioni scritte	pag.	29
Il confronto tra le indicazioni dei partecipanti e i contenuti del		
documento preliminare del PRIT	pag.	32
Il contributo della partecipazione all'elaborazione del PRIT	pag.	33
■ Conclusioni	pag.	37
■ Allegati	pag.	39
Allagato 1 - Contenuti del Documento preliminare al PRIT 2010-2020		
sui temi emersi durante "Buona Mobilità"	pag.	40
Allegato 2 - Contributi dei cittadini all'evento "Buona Mobilità"	pag.	44
Allegato 3 - Osservazioni scritte presentate durante l'evento		
"Buona Mobilità"	pag.	67
■ Crediti e ringraziamenti	pag.	70
- Ordani e migraziamenti	pay.	13

INTRODUZIONE

Intervento dell'Assessore Mobilità e Trasporti della Regione Emilia-Romagna

Alfredo Peri



Con il 2010 si è chiuso l'orizzonte temporale del Piano Regionale Intergrato 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, 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 più 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, nello spirito della Legge regionale n. 3 del 2010.

Grazie alla giornata di partecipazione e di ascolto "Buona Mobilità", che si è tenuta a Bologna lo scorso 26 febbraio nella sede regionale, la Regione ha potuto creare un "filo diretto" con i propri cittadini, offrendogli la possibilità di esprimere le proprie posizioni, i propri orientamenti e i propri bisogni di mobilità. Dopo un'attenta analisi da parte degli uffici regionali competenti, si presenta di seguito il rapporto finale del processo partecipativo relativo al nuovo Piano regionale integrato dei trasporti, all'interno del quale vengono fornite una serie di informazioni sulle caratteristiche e sui contenuti del processo, ma soprattutto viene data risposta alle cittadine e ai cittadini rispetto all'inserimento degli esiti della consultazione all'interno del nuovo PRIT.

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

PREMESSA

Il presente rapporto contiene la descrizione e la restituzione degli esiti del processo di ascolto e di coinvolgimento delle cittadine e dei cittadini della regione Emilia-Romagna intitolato "Buona Mobilità", che si è tenuto a Bologna lo scorso 26 febbraio allo scopo favorire la partecipazione pubblica



in funzione dell'elaborazione del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

Il PRIT, previsto dalla L.R. n. 30 del 1998 ("Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale"), rappresenta il principale strumento di pianificazione dei sistemi di mobilità e dei trasporti della Regione e persegue le seguenti finalità:

- garantire l'accessibilità ai territori delle persone e delle merci;
- contenere i consumi energetici;
- ridurre le cause di inquinamento ambientale;
- promuovere un sistema integrato di mobilità;
- favorire forme di mobilità sostenibile e lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica nel settore dei trasporti.

Inoltre, il PRIT costituisce il riferimento principale per la programmazione degli Enti locali e in particolare per i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali, che provvedono ad adottare, approfondire e attuare i contenuti e le disposizioni del PRIT stesso.

Il nuovo Piano, partendo dalla valutazione dei risultati conseguiti dal PRIT 2008/2010, detta gli indirizzi della nuova programmazione in tema di mobilità e trasporti per i prossimi 10 anni (PRIT 2010-2020).

Le fasi di elaborazione e approvazione del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti - PRIT 2010-2020

Secondo le previsioni della L.R. 30/98 si sono ad oggi concluse, sono in corso di attuazione o verranno successivamente intraprese le seguenti fasi di elaborazione e di approvazione del nuovo Piano:

- nell'autunno 2009 si è conclusa la predisposizione del "Documento preliminare" al Piano che descrive, insieme agli elaborati tecnici "Quadro conoscitivo" e "Rapporto ambientale preliminare", gli obiettivi e le scelte di pianificazione che si intendono perseguire;
- con deliberazione n. 1877 del 23/11/2009 la Giunta regionale ha approvato il Documento preliminare del PRIT 2010-2020, con gli elaborati relativi al "Quadro conoscitivo" e al Rapporto ambientale preliminare;
- nella seduta del 20 luglio 2010 l'Assemblea legislativa ha approvato un ordine del giorno "sulla comunicazione della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 5 bis della L.R. 30/98, circa l'approvazione del Documento preliminare del Piano Regionale Integrato dei Trasporti denominato PRIT 2010-2020";
- con decreto del Presidente della Regione n. 186 del 3/9/2010, è stata convocata la Conferenza di pianificazione del nuovo PRIT 2010-2020, con lo scopo di realizzare, in questo ambito, la concertazione sui documenti preliminari del Piano insieme a Province, Comuni presenti nella Conferenza Autonomie locali, Regioni contermini, gestori delle infrastrutture della mobilità di rilievo almeno regionale, altre Amministrazioni interessate al Piano e associazioni economiche e sociali;
- da settembre a dicembre 2010 si è svolta la Conferenza di pianificazione, conclusa con la seduta del 20 dicembre 2010;
- attualmente sono in corso le attività di predisposizione dei documenti e degli elaborati tecnici necessari all'adozione del Piano, quali la "Relazione generale", le "Norme di Piano" e le "Carte di Piano";
- successivamente l'Assemblea legislativa adotterà il Piano, previo parere della Conferenza Autonomie Locali, che verrà trasmesso agli Enti partecipanti alla Conferenza di pianificazione e depositato presso l'Assemblea legislativa e le Province per 60 giorni;
- durante i 60 giorni di deposito, ovvero di "pubblicazione", potranno essere formulate osservazioni e proposte da parte di enti e organismi pubblici, associazioni ambientali, economiche e sociali e quelle costituite per la tutela di interessi diffusi presenti nei territori interessati;
- entro i successivi 90 giorni verrà svolta l'istruttoria delle osservazioni e delle proposte presentate, l'Assemblea legislativa deciderà sulle stesse e approverà il Piano.

DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ SVOLTE

Il PRIT e la partecipazione dei cittadini

Successivamente all'approvazione del Documento preliminare al Piano, con **legge regionale n. 3 del 9 febbraio 2010** sono state approvate le norme per la definizione e la promozione delle procedure di consultazione e partecipazione all'elaborazione delle politiche regionali e locali.



Lo scopo di questa norma è sviluppare la democrazia partecipativa e promuovere una maggiore ed effettiva inclusione dei cittadini nei processi decisionali, in applicazione dello Statuto della Regione. Viene anche definito come la partecipazione sia connessa alla semplificazione dei procedimenti e alla completezza dell'attività istruttoria, per elevare la qualità dell'azione amministrativa. Viene previsto, comunque, che i processi partecipativi non possano incidere sui tempi prestabiliti per

legge per la conclusione dei procedimenti amministrativi.

La citata L.R. 30/98 prevede, come ricordato, più momenti di partecipazione di soggetti portatori di interessi (Conferenza di pianificazione e fase di osservazioni sul Piano adottato) e ne stabilisce i tempi di realizzazione. In tal senso, come forma aggiuntiva di partecipazione e secondo i principi della L.R 3/2010, la Giunta regionale ha ritenuto opportuno avviare, dopo la conclusione della Conferenza di pianificazione, un processo partecipativo sui contenuti del Documento preliminare del PRIT 2010-2020, per rendere possibile, in via sperimentale, l'inclusione di ulteriori soggetti nella fase di elaborazione del Piano.

Con deliberazione n. 1971 del 13/12/2010 la Giunta regionale ha pertanto incaricato la Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità di definire un **progetto** di partecipazione sui temi della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna e le strategie e gli obiettivi definiti dal Documento preliminare del Piano. Viene inoltre indicato che il processo partecipativo dovrà perseguire le seguenti finalità:

- migliorare complessivamente la qualità dell'azione della Regione, favorendo e qualificando il rapporto tra Amministrazione e cittadini;
- assicurare l'inclusione di nuovi soggetti nell'attività di elaborazione del PRIT;
- raccogliere esperienze e punti di vista, recepire 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, volta anche all'individuazione delle esigenze di informazione e delle più idonee forme di comunicazione verso i cittadini in tema di trasporti.

La progettazione dell'evento "Buona Mobilità" e il metodo utilizzato

Con deliberazione n. 52 del 24/1/2011 la Giunta regionale ha approvato il "progetto di partecipazione sui temi generali della mobilità e dei trasporti (PRIT 2010-2020)".

I contenuti della proposta progettuale elaborata dalla Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità sono tratti dai risultati di un "laboratorio di progettazione", realizzato tra ottobre e novembre 2010 nell'ambito del progetto formativo della Regione



Emilia-Romagna denominato "PER - Progettazione partecipata per le politiche pubbliche" e finalizzato all'individuazione delle linee progettuali di un possibile processo partecipativo sul nuovo Piano regionale dei trasporti. Il percorso quindi è stato progettato e gestito, quasi integralmente, dagli uffici e dal personale regionale, contribuendo così al carattere sperimentale del processo e aggiungendo un ulteriore elemento di originalità all'esperienza. L'analisi di diverse ipotesi di intervento e dei relativi strumenti metodologi, il confronto sui soggetti da coinvolgere, sui temi da porre alla discussione e sulle possibili alternative.

soggetti da coinvolgere, sui temi da porre alla discussione e sulle possibili alternative, nonché la natura sperimentale del processo da avviare e la fase in corso di elaborazione del PRIT, hanno portato a individuare una proposta di processo di ascolto aperto a un pubblico vasto, rivolto principalmente a quei soggetti che normalmente non partecipano alla formazione delle decisioni pubbliche.

Il **percorso** proposto ha previsto – in sintesi - la seguente articolazione:

- un evento di ascolto, che si è tenuto a Bologna il 26 febbraio 2011, in cui, attraverso i temi posti alla discussione (per i quali si rimanda al paragrafo successivo) sono state affrontate le strategie e gli obiettivi del nuovo PRIT così come definiti nel Documento preliminare al Piano, con la redazione e la consegna ad ogni partecipante all'iniziativa di un istant report contenete la restituzione delle discussioni sviluppate;
- la pubblicazione e la presentazione pubblica del "Rapporto finale", con l'illustrazione dei risultati raggiunti dall'evento partecipativo.

L'intero "processo partecipativo di ascolto dei cittadini" è stato denominato "BUONA MOBILITÀ": definizione utilizzata all'interno del Documento preliminare al PRIT 2010-2020, per richiamare l'obiettivo di fondo di "promuovere una cultura della mobilità che, nella consapevolezza delle priorità degli interessi comuni, cerca di inquinare il meno possibile, di tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini".

I temi da sottoporre alla discussione pubblica

La selezione dei temi da sottoporre alla discussione con i cittadini è stata effettuata sulla base di alcuni principi generali:

la scelta dei temi doveva tenere conto del fatto che l'evento partecipativo si doveva inserire in una determinata fase del procedimento di elaborazione e approvazione del PRIT, ovvero a Documento preliminare approvato e a conclusione della Conferenza di pianificazione. La discussione pubblica doveva quindi - come già accennato - integrare le forme "istituzionali" di consultazione, previste dalla legge di



- settore e avere come oggetto le strategie e gli obiettivi regionali per l'elaborazione del nuovo Piano dei trasporti, così come definiti dal Documento preliminare;
- le strategie e gli obiettivi definiti dal documento preliminare dovevano essere posti alla discussione attraverso temi di interesse diretto dei cittadini, sui quali potessero essere espressi punti di vista basati su esperienze dirette;
- la discussione pubblica e l'ascolto dei cittadini dovevano poter offrire spunti di riflessione e orientamenti utilizzabili nella fase di redazione del Piano.

I **temi** proposti sono stati i seguenti:

- 1) LA MOBILITÀ È UN DIRITTO

 Libertà di circolazione e tutela della salute: esigenze a volte contrapposte
- 2) VELOCITÀ DI MARCIA E RAPIDITÀ DI SPOSTAMENTO

 Quanto tempo impieghiamo per muoverci e quanto incide la congestione
- 3) I COSTI DELLA MOBILITÀ

 Quali sono, quanto incidono sulla spesa del singolo cittadino e quanto sull'intera collettività
- 4) QUANDO IL TRAFFICO È PESANTE

 Trasporto merci e comportamenti individuali negli acquisti: quanto incidono sui problemi di congestione, sicurezza stradale e inquinamento
- 5) SICUREZZA NELLA MOBILITÀ

 Diritti, doveri, paure e pericoli quando ci muoviamo
- 6) TRASPORTO COLLETTIVO E INDIVIDUALE

 Come ci muoviamo e come scegliamo il mezzo di trasporto
- 7) MOBILITÀ "BUONA" E "CATTIVA"

 Muoversi in modo consapevole e responsabile

Per consentire ai cittadini di discutere i temi posti alla discussione pubblica in modo informato, potendo contare su una base informativa chiara e di facile comprensione, i partecipanti hanno ricevuto, una quindicina di giorni prima dell'evento, due guide¹:

 la "Guida alla discussione", redatta con un linguaggio non tecnico, in grado di presentare, in termini generali, i temi oggetto della discussione e le loro principali caratteristiche (i dati, le dinamiche, gli scenari di intervento ecc);





la "Guida ai settori dei trasporti e della mobilità in Emilia-Romagna", all'interno della quale è stato offerto, per ciascun settore di intervento, un quadro sulle funzioni della Regione, un bilancio del precedente Piano dei trasporti del 1998, con una sintesi delle diverse iniziative e attività realizzate negli ultimi anni, e infine, un'anticipazione sulle strategie e sulle priorità previste nel nuovo PRIT.

In particolar modo, nella prima Guida, venivano illustrati, nel modo più semplice possibile ma dettagliato, i sette temi di discussione, offrendo analisi, dati e scenari di intervento per consentire al cittadino di condurre una discussione informata. Inoltre, per ogni tema, sono state formulate alcune domande chiave a cui ispirarsi per guidare la discussione di gruppo.

Per quanto riguarda la seconda guida, i settori di intervento descritti sono stati: il settore autofiloviario e la mobilità urbana; la mobilità ciclopedonale; il settore ferroviario; la qualità dell'aria; i nuovi titoli di viaggio "Mi Muovo"; il settore stradale; la sicurezza stradale; il traffico delle merci, la logistica urbana e il Porto di Ravenna; il settore idroviario; il trasporto aereo.

Il reclutamento dei partecipanti



Il progetto "Buona Mobilità" si è posto l'obiettivo di coinvolgere circa 200 cittadini provenienti dall'intero territorio regionale, coinvolgendoli in base a un'adesione volontaria, previa iscrizione telematica². La selezione dei partecipanti, per

garantire l'eterogeneità dei gruppi di lavoro e una certa rappresentatività dei territori, è

¹ http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/partecipazione.htm.

² Sono state valutate diverse possibilità di reclutamento, tra cui il ricorso al campionamento casuale, che avrebbe probabilmente garantito una maggiore rappresentatività delle comunità di riferimento ma a fronte di costi per la selezione maggiori e una quasi scontata assenza di quei gruppi e associazioni che in questi anni si sono occupati di mobilità e di trasporti a livello regionale.

avvenuta tenendo conto di **alcuni criteri**: provenienza territoriale, genere, età e, nfine, data di iscrizione. Per fare in modo che fossero rappresentate anche le fasce di età più giovani, sono stati coinvolti **30 ragazzi e ragazze di due istituti della scuole superiori** della regione: l'Istituto Tecnico per Geometri Saffi-Alberti di Forlì e l'Istituto Professionale di Stato per l'Industria e l'Artigianato "A. Ferrari" di Maranello (MO).



All'avviso pubblico hanno risposto circa 250 cittadini provenienti da tutta l'Emilia-Romagna, che si sono iscritti all'evento compilando l'apposito form on line accessibile dal portale della mobilità in Emilia-Romagna Mobiliter³.

Dal momento che le iscrizioni sono state superiori rispetto ai posti disponibili, la Regione ha dovuto procedere a una selezione dei partecipanti basandosi sui criteri che erano stati pubblicizzati al momento della promozione dell'evento. In particolare, allo scopo di dare priorità soprattutto al criterio della provenienza territoriale (proprio per garantire una rappresentanza massima dei cittadini dell'Emilia-Romagna), sono stati selezionati tutti i cittadini iscritti e residenti/domiciliati nelle province di Ferrara, Forlì-Cesena, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini. Questa scelta è stata motivata dal fatto che il numero di adesioni provenienti da questi territori provinciali è stato comunque inferiore o uguale alla percentuale stimata per queste singole Province in modo da garantirne una congrua rappresentatività. Per Bologna città e provincia, invece, dal momento che il numero di iscrizioni ha superato in percentuale i posti previsti, le cittadine e i cittadini sono stati selezionati sulla base del criterio della data di iscrizione all'evento e del genere.

A seguito di questa selezione, la **Regione ha invitato a partecipare 165 persone**, esclusi i 30 ragazzi delle due scuole superiori di Forlì e di Maranello e i 3 docenti accompagnatori.



Per facilitare gli spostamenti dei cittadini, sono stati previsti dei "treni della partecipazione", ossia sono state riservate delle carrozze sui principali treni che hanno raggiunto Bologna dalle varie provincie della regione. Inoltre, i cittadini che hanno partecipato all'evento hanno ricevuto un "bonus" di 45 euro in biglietti ferroviari chilometrici.

-

³ www.mobilier.eu.

La comunicazione dell'evento



L'intero processo è stato accompagnato da **numerose azioni di comunicazione e di informazione** al pubblico.

Nello specifico, il progetto di comunicazione aveva i seguenti obiettivi:

- comunicare l'avvio del processo di ascolto e partecipazione dei cittadini e inquadrare il processo all'interno dell'ampio e complesso sistema di elaborazione e approvazione del PRIT:
- comunicare e informare i cittadini rispetto ai contenuti essenziali del PRIT (filosofia di base, strategie, visioni, obiettivi, azioni, progetti ecc.);
- informare i cittadini rispetto ai contenuti della discussione che sarebbe stata realizzata attraverso l'evento di ascolto (di cosa parliamo con i cittadini e perché?);
- raggiungere un vasto pubblico a livello regionale al fine di garantire una ampia ed eterogenea partecipazione al processo.

Per raggiungere tali obiettivi sono state previste diverse forme di comunicazione finalizzate a informare e raggiungere la generalità del territorio regionale e, allo stesso tempo, individuare i soggetti potenzialmente interessati all'iniziativa.

Il canale di comunicazione che si è scelto di privilegiare è stato quello degli **spazi web gestiti direttamente dalla Regione**:

- sul portale della Regione Emilia-Romagna "ER" sono state pubblicate le informazioni generali sull'iniziativa, a cui accedere, attraverso banner e link dedicati, alle pagine specialistiche realizzate sul portale Mobiliter;
- sul portale della mobilità in Emilia-Romagna "Mobiliter" è stata ripresa l'informazione generale del processo ed è stata creata una specifica sezione dedicata all'evento "Buona Mobilità"⁴;
- sul portale della partecipazione in Emilia-Romagna "Io
 Partecipo" sono state pubblicate diverse news sul

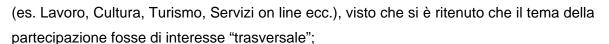
progetto e il sondaggio "Buona Mobilità" (di cui si parlerà nel paragrafo successivo); inoltre è stata data informazione dell'evento sulla **newsletter tematica** di lo Partecipo "Mobilità e trasporti" e su altre newsletter tematiche dedicate ad altri settori di intervento

emilia-romagna

oart(e)cipa.net

The land the

⁴ http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/partecipazione.htm.

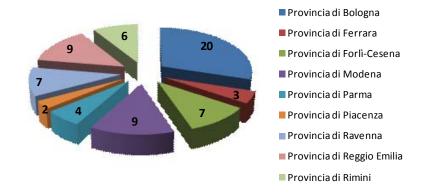


- le informazioni su Buona Mobilità sono state riprese anche da altre testate web della Regione, come ad esempio "Partecipanet", "Ermes Ambiente" – sul quale è stato posizionato anche un banner – ed "Emilia-Romagna Digitale";
- sul portale della comunicazione interna della Regione Internos sono state pubblicate news con richiesta ai colleghi di pubblicizzare all'esterno l'iniziativa;
- sul sito dell'URP della Regione è stata pubblicata la notizia ed è stata inviata una e-mail ai 435 URP della Regione per richiedere la distribuzione di materiale informativo (locandine e cartoline);
- nelle pagine Facebook della Regione e di lo Partecipo è stato pubblicato l'evento "Buona Mobilità".
- è stata richiesta la pubblicazione e la diffusione dell'informazione sull'evento anche a tutte le testate web degli Enti locali e delle Università dell'Emilia-Romagna.

Il riscontro sul web è stato quindi molto positivo, sia da parte dei portali della Regione (con circa 20 news pubblicate) che di quelli degli enti del territorio (67 news complessive: la figura

di fianco illustra il numero di notizie pubblicate suddivise per provincia), come appare evidente dalla rassegna web realizzata sull'evento⁵.

In totale quindi sono state pubblicate circa 97 notizie, a cui si aggiungono numerose altre news su agenzie stampa, quotidiani locali e di settore.



Oltre alle attività di comunicazione sul web, il Piano di comunicazione dell'evento ha previsto anche:

- la redazione di comunicati stampa a cura dell'Agenzia informazione e Ufficio stampa della Giunta regionale, trasmessi agli organi di informazione;
- la richiesta di pubblicizzazione dell'iniziativa alle aziende di trasporto pubblico locale della regione, che in alcuni casi (Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini) hanno affisso locandine sui bus:

⁵ http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/partecipazione/rassegna.htm.

- 9 hostess hanno distribuito, durante la giornata del 10 febbraio, 20.000 cartoline all'interno delle principali stazioni della regione e delle Università;
- l'8 febbraio l'Assessore Alfredo Peri ha rilasciato un'intervista per promuovere l'evento sulla RAI regionale, oltre a interviste filmate e mandate in onda sulla stessa emittente il giorno dell'iniziativa;



è stato realizzato un video che documenta l'intera giornata di partecipazione e che rientra all'interno della trasmissione "Vista da Vicino", realizzata a cura dell'Agenzia informazione e Ufficio stampa della Giunta⁶.

Il questionario on line



Tra le attività propedeutiche all'organizzazione dell'evento di ascolto è stato preparato un **questionario on line**, che mirava a sondare l'interesse dei cittadini sul tema della mobilità e dei trasporti e ad anticipare alcuni argomenti oggetto della giornata di dibattito, raccogliendo dati e orientamenti utili all'approfondimento. In particolare, il questionario cercava di cogliere - in modo rapido e poco impegnativo per l'utente - opinioni, atteggiamenti e comportamenti dei cittadini rispetto a

vari argomenti come, ad esempio, le motivazioni che spingono alla scelta di un determinato mezzo di trasporto piuttosto che un altro, le problematiche legate all'inquinamento atmosferico, al traffico o alla sicurezza stradale, e il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico. Al sondaggio, **pubblicato** dal 26 gennaio al 15 febbraio sul **portale regionale della partecipazione "lo Partecipo"**, **hanno preso parte 140 cittadini**: 75 femmine (pari al 53,6%) e 65 maschi (pari al 46,4%). Più della metà dei partecipanti alla rilevazione si colloca nella fascia d'età "40-59 anni" (56,4%); circa un terzo, nella fascia "30-39 anni" (31,4%). Scarsa la partecipazione dei giovani (8,6%) e, in misura ancora minore, dei giovanissimi (un solo utente); poco rappresentata anche la fascia "60 anni e oltre" (2,9%). La maggior parte degli intervistati (47,9%) è laureato e il 20,7% ha conseguito un'ulteriore qualifica (master, specializzazione, dottorato di ricerca ecc.).

Per quanto riguarda l'attuale condizione lavorativa dei partecipanti, risulta che il 90% di loro è "occupato". Poco presenti le categorie "studente/ssa" (2,9%), "studente/ssa lavoratore/trice"

⁶ Disponibili anche sulla pagina: http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/partecipazione.htm.

(2,1%), "casalingo/a" (1,4%), "disoccupato/a" (0,7%) e "pensionato/a" (2,9%). I risultati del sondaggio mostrano che a partecipare sono state, **in larga misura, persone provenienti dalla provincia di Bologna** (56,4%). L'altra metà partecipanti si divide più o meno equamente tra le altre province, con l'unico "picco" (pari al 14,3%) rappresentato dagli abitanti di Ravenna e provincia.

La domanda riguardante il "mezzo di trasporto utilizzato" rivela che l'automobile risulta essere il mezzo più utilizzato, con il 30,7% delle preferenze; a breve distanza seguono il treno, indicato dal 27,1% dei partecipanti, e l'autobus/tram, utilizzato nel 23,6% dei casi. Scarso l'utilizzo della bicicletta (10,7%) e ancor meno del ciclomotore/motociclo



(4,3%); pochi anche coloro che affermano di muoversi a piedi: solo il 3,6%.

Le motivazioni alla base della scelta del mezzo privato sono principalmente tre: in primo luogo la constatazione, o convinzione, che il livello del servizio di trasporto pubblico sia inadeguato (mancanza di collegamenti, corse irregolari e/o insufficienti...), manifestata dal 62,8% dei partecipanti al sondaggio. In secondo luogo, il 58,1% indica come motivazione la maggior autonomia garantita dall'utilizzo dell'automobile rispetto ai vincoli di orario di autobus e/o tram. Infine, il 51,2% afferma di scegliere l'automobile perché gli consente di impiegare meno tempo negli spostamenti rispetto all'autobus/tram. Il fattore tempo risulta decisivo anche per coloro che hanno indicato il ciclomotore/motociclo quale abituale mezzo di trasporto (solo 6 intervistati), in evidente alternativa al mezzo pubblico: la totalità, infatti, lo utilizza perché in tal modo impiega meno tempo che con l'autobus/tram; il 50% dei partecipanti perché "è più facile da parcheggiare rispetto all'automobile".



Tra coloro che si sono dichiarati utenti abituali dell'autobus (33 intervistati), il 42,4% motiva la propria scelta con la volontà di evitare di guidare nel traffico; la stessa percentuale afferma di volere, in questo modo, evitare problemi di parcheggio e di compiere una scelta maggiormente rispettosa nei confronti dell'ambiente. Il 39,4% adduce motivazioni di tipo economico: il mezzo pubblico, infatti,

permette un maggiore risparmio sui costi rispetto al mezzo privato. Il tema del risparmio sui costi rispetto al mezzo privato emerge, in modo chiaro, anche tra gli utenti abituali del treno, che lo indicano nel 65,8% dei casi. Le altre motivazioni più ricorrenti sono, anche in questo caso, la volontà di evitare la guida in mezzo al traffico, indicata dal 52,6% dei partecipanti, e quella di evitare i problemi di parcheggio, indicata dal 42,1%.

Viene anche qui confermata una certa sensibilità ai temi legati alla sostenibilità ambientale, attestata dal 31,6% delle risposte. Una scelta del mezzo dettata soprattutto da motivazioni di tipo "valoriale", caratterizza gli utilizzatori della bicicletta (15 intervistati): il 73,3% afferma, infatti, di sceglierla perché si tratta di un mezzo ecologico. Il 60% dei partecipanti al sondaggio



sottolinea che "non ha costi", mentre il 40% segnala altre tre opzioni: il fatto che andare in bici "è una sana abitudine", che non si è vincolati agli orari dell'autobus/tram e che si impiega meno tempo.

Chi abitualmente si muove a piedi, invece, è spinto – nella totalità dei casi – da motivazioni legate al tema della "salute" ("è una sana abitudine") e, in misura minore (il 60%), da motivazioni legate alla sostenibilità ambientale ("perché è una scelta che rispetta maggiormente l'ambiente") o alla ricerca di una maggiore autonomia rispetto ai vincoli di orario di autobus e/o tram.



La domanda riguardante la percezione dell'utilità dei provvedimenti che regolamentano l'accesso ai centri urbani intendeva rilavare l'opinione dei partecipanti al sondaggio in merito all'utilità o meno dei provvedimenti che regolamentano l'accesso ai centri urbani, tesi a ridurre l'inquinamento atmosferico. A una prima lettura potrebbe

sembrare che l'atteggiamento sia prevalentemente di tipo negativo (il 39,3% li ritiene poco utili); tuttavia, aggregando le risposte positive (abbastanza utili, utili, molto utili) e le negative (per nulla utili, poco utili), ci si accorge che le percentuali – rispettivamente del 50,7% e del 47,9% - non presentano un netto distacco e, comunque, mostrano un atteggiamento prevalentemente "positivo" ne confronti dei provvedimenti in questione.

Rispetto al quesito inerente il "grado di soddisfazione relativo al livello di accessibilità del proprio territorio" risulta utile aggregare le risposte "positive" (abbastanza soddisfacente, soddisfacente, molto soddisfacente) e quelle negative (per nulla soddisfacente, poco soddisfacente): in questo modo si evidenzia come le relative percentuali - 35,8% e 63,5% - confermino il netto prevalere di un senso di insoddisfazione relativo al livello di accessibilità (intesa come possibilità di raggiungere luoghi e spazi e di accedere ai mezzi di trasporto pubblico) del proprio territorio. Incrociando i dati tra la provincia di appartenenza degli intervistati e il grado di soddisfazione relativa all'accessibilità del proprio

territorio, e aggregando ancora una volta i dati relativi alle risposte connotabili come "positive" e quelle connotabili come "negative", emergono alcuni dati interessanti.

È la provincia di Ferrara quella nella quale si registra un maggior grado di soddisfazione (80% delle risposte); "fanalino di coda", invece, risulta essere la provincia di Ravenna, che raccoglie un feedback positivo solo dal 30% dei rispondenti. Un buon livello di soddisfazione viene rilevata anche nella provincia di Bologna (72,1%) e di Reggio-Emilia (71,4%). Le province di Rimini, Forlì - Cesena e Modena presentano, invece, una sostanziale parità tra impressioni positive e negative.

Per quanto riguarda l'opinione relativa **all'efficacia del sistema di gestione e regolazione del traffico sulla rete stradale extraurbana**, utilizzando il metodo dell'aggregazione delle risposte "positive" e "negative" (le cui rispettive percentuali sono 43,5% e 43,6%) emerge una sostanziale "parità" tra le due posizioni. Da segnalare, in particolare, l'alta percentuale di "non saprei", pari al 12,9%, dettata forse dalla complessità della domanda.

In generale si registra un accordo con la frase proposta: "Per ridurre l'inquinamento atmosferico e gli incidenti stradali occorre diminuire la velocità sulle strade, mantenendola al di sotto delle prestazioni dei motori e delle capacità di guida degli automobilisti". Il 34,3%, infatti, si definisce "d'accordo" e il 20,7% "pienamente d'accordo", contro il 5% "fortemente in



disaccordo" e il 17,1% "in disaccordo". Significativa anche la percentuale di coloro che, rispetto all'affermazione in oggetto, si dichiarano "neutrali". Le risposte a questa domanda sembrano confermare un diverso atteggiamento tra uomini e donne rispetto al tema della "velocità sulle strade": sono soprattutto le donne, infatti, a dichiararsi "d'accordo" e "pienamente d'accordo" con la proposta di abbassamento dei limiti di velocità, con il 60,4% e il 55,2% delle risposte. Gli uomini, invece, sono per lo più "fortemente in disaccordo" (71,4%) e in disaccordo (54,2%) con la proposta.



Rispetto alla sostenibilità ambientale e ai tempi di consegna delle merci l'80% dei partecipanti dichiara che sarebbe "disposto ad accettare tempi di consegna più lunghi (es. entro 7 giorni anziché in 24 ore), se questi dipendessero esclusivamente dall'ottimizzazione del carico e del percorso da parte di chi effettua le consegne"; il 12,1% afferma di non sapere

rispondere, mentre solo il 7,9% si mostra contrario all'ipotesi.

Il mezzo che fa sentire più "sicuri" dal punto di vista della "sicurezza stradale" è il

treno, indicato dal 60,7% dei partecipanti al sondaggio. Seguono l'autobus, scelto dal 20% dei rispondenti, gli spostamenti a piedi (9,4%), l'automobile (7,1%), la bicicletta (2,1%). Il ciclomotore/motociclo è il mezzo di trasporto sul quale ci si sente meno sicuri in assoluto: è stato indicato solo da un intervistato. La maggior coerenza tra mezzo effettivamente utilizzato e



mezzo considerato più sicuro la troviamo tra gli utenti del treno: il 76,3% di coloro che lo utilizzano lo considerano anche il mezzo sul quale si sentono più sicuri. Negli altri casi, invece, risulta evidente come non sia la sicurezza stradale il fattore alla base della scelta del mezzo di trasporto: soprattutto tra chi utilizza abitualmente l'automobile, solo l'11,6% (la percentuale più bassa in assoluto) la considera il mezzo più sicuro.

Secondo l'opinione dei partecipanti al sondaggio, tra gli **elementi che potrebbero incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico** i più rilevanti sono: il "potenziamento delle corse" (76,4%), la "maggiore puntualità" (65,7%), "ulteriori sconti e agevolazioni sulle tariffe" (42,1%) e mezzi più moderni ed ecologici (32,1%).

Per quanto riguarda la **possibilità di realizzare corsie preferenziali per gli autobus**, in grado di renderli più tempestivi ed affidabili, si segnala che la proposta viene accolta con favore dal 90% dei partecipanti al sondaggio. Solo il 5% si dichiara non favorevole, mentre il restante 5% risponde "non saprei"⁷.

_

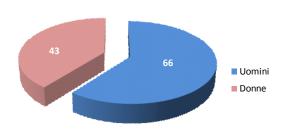
⁷ Il Report dal quale sono stati tratti questi dati è stato realizzato a cura del Servizio Comunicazione, Educazione alla sostenibilità della Regione, in collaborazione con l'Assessorato Programmazione territoriale, urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, Logistica e Trasporti. Le attività connesse al questionario on line sono state coordinate da Sabrina Franceschini (Servizio Comunicazione e educazione alla sostenibilità) in collaborazione con Fabio Campisi Antonella Forti e Teresa Valentina Sblendorio; Michela Monacelli ha curato l'elaborazione dei dati e la grafica di presentazione.

L'EVENTO DI ASCOLTO "BUONA MOBILITÀ"

Il 26 febbraio 2011 si è svolto, presso la sede della Regione, l'evento di ascolto dei cittadini dal titolo: "Buona Mobilità – La partecipazione dei cittadini al nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti".

Chi ha partecipato all'evento

L'evento ha visto la partecipazione di 142 persone: 106 che si erano pre-iscritte e che erano state selezionate, 3 che pur non avendo compilato il form on line, sono stati ammessi comunque a partecipare vista la defezione di alcuni selezionati, 30 studenti provenienti dall'Istituto Saffi-Alberti di Forlì e dall'Istituto IPSIA A. Ferrari di Maranello, 3 docenti accompagnatori.



Gli alunni erano equamente distribuiti rispetto al **genere**, mentre i restanti 109 partecipanti presentavano la distribuzione illustrata nel grafico di fianco, con il 60,5% dei partecipanti di sesso maschile e il 39,5 di sesso femminile.

Per quanto riguarda la **provenienza territoriale** si è registrata una

predominanza di persone appartenenti alla provincia di Bologna (38,6%), a seguire la

provincia di Modena (17,9), Ferrara (14,1%) e Ravenna (13,2%). Si è avuta invece una minor partecipazione di cittadini provenienti dalla provincia di Forlì (9 persone), Rimini (5 persone), Reggio Emilia (2 persone) e Piacenza (1 persona). Nessun rappresentante dalla provincia di Parma⁸.

La figura di fianco illustra, per

ciascuna provincia, la distribuzione dei cittadini invitati a partecipare (colonne di sinistra) e quelli che hanno effettivamente partecipato all'evento (colonna di destra).

⁸ Questa analisi non comprende i 30 studenti e i docenti che li hanno accompagnati.

I gruppi di discussione



La composizione dei gruppi di lavoro è avvenuta cercando di tenere conto della provenienza territoriale, del genere e dell'età, al fine di comporre gruppi di discussione il più variegati ed eterogenei possibile. La composizione dei gruppi è partita dalla esigenze espresse dai cittadini stessi (che avevano la

facoltà di segnalare i temi di cui avrebbero voluto discutere) ed è stata poi completata dal lavoro di composizione svolto dall'ente (seguendo i criteri sopra esposti).

Complessivamente sono stati formati **otto gruppi**, sette dei quali già previsti in fase di progettazione, e uno organizzato il giorno dell'evento per favorire la discussione tra i ragazzi/e dei diversi istituti superiori che hanno preso parte all'iniziativa.

Ogni gruppo di discussione è stato **condotto da un facilitatore**⁹, coadiuvato da un assistente che aveva il compito di redigere l'instant report finale della giornata. Inoltre, è stata prevista la presenza di dodici esperti, che i diversi gruppi potevano interpellare in caso di necessità.

Infine, è stato previsto, per raccogliere suggerimenti e critiche rispetto a temi che esulavano da quelli in discussione, un spazio di ascolto, gestito da due dirigenti regionali, dove i cittadini potevano accedere per chiedere informazioni e per segnalare (attraverso schede pre stampate) criticità o aspetti specifici inerenti i diversi territori regionali. Questa attività ha consentito di raccogliere suggerimenti da parte di oltre 30 cittadini.



_

⁹ La scelta di affidare la gestione dei gruppi di lavoro direttamente a tecnici regionali e funzionari regionali (individuati all'interno di un seminario sulle tecniche essenziali della facilitazione) è stata adottata per rispondere adeguatamente a uno dei principali obiettivi che il processo si è posto: "avvicinare l'Amministrazione regionale ai cittadini". La scelta di far interloquire i tecnici regionali direttamente con i cittadini, oltre ad "avvicinare" gli uffici tecnici alle istanze delle comunità locali, aveva anche un'altra funzione, ossia quella di consentire a chi materialmente ha il compito di redigere il PRIT di potersi confrontare, senza filtri o intermediazioni da parte di soggetti esterni, sui temi di interesse dei cittadini e dell'Amministrazione. In ultimo, è stato possibile, dal punto di vista metodologico, far gestire i gruppi da persone non esperte di tecniche di facilitazione, in quando le discussioni non erano improntare a raggiungere accordi condivisi su singoli temi (attività che avrebbe consigliato di affidare la gestione a facilitatori professionisti), ma esclusivamente di favorire l'interlocuzione e il confronto diretto tra le parti (attività che poteva essere svolta, così come ha dimostrato l'evento stesso, direttamente dai tecnici regionali).

La giornata di ascolto è stata organizzata in modo da alternare **momenti di discussione per piccoli gruppi** (circa 20 persone) alternati a fasi di confronto che coinvolgessero tutti i partecipanti (**sessioni plenarie**). In particolare, sono state organizzate due sessioni di discussione di gruppo (ciascuna delle durata di un'ora e mezza) e tre momenti plenari (l'introduzione, un momento di riflessione intermedio e uno chiusura della giornata).



La Sala Polivalente dell'Assemblea Legislativa (luogo dove si è tenuto l'evento) è stata attrezzata anche con corner informativi e banchetti per la distribuzione di materiale illustrativo inerente i principali contenuti del PRIT e le attività della Regione nel settore della mobilità e dei trasporti.

La giornata di ascolto, supportata da "Avventura

Urbana" di Torino, si è aperta con il saluto di Alfredo Peri (Assessore alla Programmazione territoriale, urbanistica, Reti di infrastrutture materiali e immateriali, Mobilità, Logistica e Trasporti) e con l'intervento di Paolo Ferrecchi (Direttore Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità), che ha introdotto la giornata e commentato i risultati finali

emersi nel corso dell'evento insieme ai facilitatori e ai partecipanti.

Come previsto, l'evento si è concluso con la redazione e consegna ad ogni partecipante dell'**istant report**¹⁰ contenente la restituzione dei risultati dei diversi tavoli di lavoro e "primo prodotto" dell'evento partecipativo.



Alcune considerazioni sull'andamento della giornata

Appare utile sottolineare che il **clima di lavoro è stato sempre propositivo**, molto attento e rispettoso delle opinioni espresse dai diversi partecipanti. Anche i temi, potenzialmente più conflittuali, sono stati trattati in modo pacato, atteggiamento che ha consentito di affrontare tutti i temi proposti dalla Regione e di allargare la discussione ad argomenti inizialmente non previsti. Inoltre, gli interventi dei partecipanti hanno messo in evidenza una conoscenza dei temi trattati che ha consentito di entrare nel merito delle questioni e di proporre indicazioni utili per la successiva fase di elaborazione del PRIT. Anche in fase di discussione plenaria, a conclusione dell'evento, l'atteggiamento dei partecipanti è stato propositivo mostrando di

¹⁰ http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/partecipazione/rassegna.htm.

aver apprezzato l'iniziativa. Questo non significa che non siamo emerse critiche all'organizzazione e alla gestione dell'evento come ad esempio: la necessità di favorire una maggiore partecipazione dei "cittadini comuni¹¹" o la scelta di far condurre i gruppi di discussione ai tecnici regionali anziché a professionisti esterni e "neutrali" 12.

Per valutare l'iniziativa e raccogliere eventuali suggerimenti e critiche da parte delle persone che hanno partecipato direttamente all'evento, è stato elaborato un "questionario di **soddisfazione**"13, allo scopo soprattutto di:

- rilevare alcuni dati (ad es. quelli socioanagrafici) per tracciare profilo un dei partecipanti;
- individuare i canali di comunicazione attraverso i quali erano venuti a conoscenza dell'evento;
- comprendere quali motivazioni li avevano spinti a partecipare;
- conoscere quali aspetti della giornata avevano funzionato meglio e quali meno;



- verificare il grado di soddisfazione dei partecipanti rispetto alle aspettative di partenza;
- ricevere suggerimenti per migliorare e rendere più efficace l'organizzazione di eventuali altri percorsi di partecipazione rivolti ai cittadini.

Il lancio del sondaggio, attivo dal 19 maggio al 13 giugno, è avvenuto con l'invio, da parte della segreteria organizzativa dell'evento, di un'e-mail ai partecipanti (esclusi i 30 studenti delle scuole di cui non si avevano i contatti personali). La comunicazione rispondeva anche allo scopo di aggiornarli sullo stato dei lavori e sui tempi previsti per la redazione della presente relazione finale (realizzato sulla base dei contributi forniti dai cittadini durante la giornata partecipativa) e per l'elaborazione del nuovo PRIT.

Il sondaggio è stato compilato in modalità anonima, poiché non era richiesta alcuna registrazione o autenticazione: attraverso un apposito link indicato nell'e-mail, le persone potevano, infatti, accedere direttamente alle domande inserite sul portale regionale lo Partecipo, caricate in un'area riservata e visibile solo a loro.

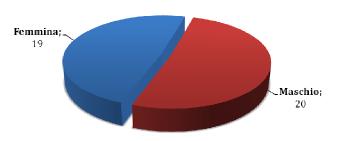
Il sondaggio era composto da 14 domande, alcune delle quali prevedevano la possibilità di aggiungere commenti o specifiche alle risposte chiuse.

¹¹ La critica riguardava un'eccessiva presenza di rappresentanti di associazioni e/o gruppi organizzati che, potendo contare su altre occasioni di partecipazione, avrebbero limitato l'adesione dei "comuni cittadini".

² Le ragioni della scelta sono riportate nella nota a pagina 20.

¹³ Il Report è stato realizzato a cura del Servizio Comunicazione, Educazione alla sostenibilità della Regione, in collaborazione con l'Assessorato Programmazione territoriale, urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, Logistica e Trasporti. Coordinamento: Sabrina Franceschini. Progettazione, elaborazione dati e presentazione grafica: Michela Monacelli Hanno collaborato: Antonella Forti e Teresa Valentina Sblendorio.

Dall'analisi dei risultati¹⁴ emerge che il sondaggio è stato **compilato da 39 persone**, corrispondenti a circa il **30% degli effettivi partecipanti**. Piuttosto omogeneo il campione rispetto al genere: 19 donne e 20 uomini.



Diverso il discorso per quanto riguarda

l'età: completamente assente la categoria dei giovanissimi (meno di 20 anni) e scarsa anche la presenza della fascia 20-29 anni (3), mentre la maggior parte dei partecipanti al sondaggio si concentra nella fascia 40-49 anni (16), seguita da quella appena precedente - dai 30 ai 39 anni - (13). In 7 casi le persone hanno indicato di avere "60 anni e oltre".

Piuttosto alto il livello di scolarizzazione dei partecipanti: sono 21 a possedere almeno una laurea (6 dei quali hanno anche una qualifica post-laurea) e 16 ad aver conseguito il diploma. Solo 2 le persone che possiedono la licenza media.

La maggior parte dei partecipanti è **ancora attiva nel mondo del lavoro**: rispetto alla condizione lavorativa, infatti, 17 persone hanno dichiarato di essere occupate nel settore privato e 15 nel settore pubblico. Solo 7 persone risultano essere in pensione.

Tra i partecipanti al sondaggio, prevalgono le persone provenienti da Bologna e provincia (15), seguite da quelle della provincia di Modena (8) e Forlì-Cesena (6); 3 persone provengono da Ravenna e altrettante da Rimini, 2 da Ferrara e solo un partecipante sia per Piacenza che per Reggio-Emilia.

Il profilo dei partecipanti ci consegna l'immagine di un **cittadino attivo ed impegnato**: è netta, infatti, la prevalenza delle persone che fanno (o hanno fatto) parte di una qualche forma di organizzazione: si tratta di 32 cittadini su 39.

Volontariato o Altro: ONG; Professionale o di 16 categoria; Sindacale: 5 Tutela ambiente/territo rio; 8 Partito politico; 8 Comitato di cittadini/utenti del trasporto Movimento pubblico; civico/politico/so 4 ciale; 10

La maggior parte delle persone attive in qualche organizzazione impegnata nel volontariato nelle ONG (16); seguite da che coloro hanno indicato di far parte di un movimento civico, politico o sociale (10), di organizzazioni dedicate

¹⁴ E' possibile consultare la versione integrale del report al link: http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/partecipazione.htm

alla tutela dell'ambiente o del territorio (8), di un partito politico (8), di un'associazione professionale o di categoria (7). In misura minore viene segnalato un impegno di tipo "Sindacale" (5) e all'interno di un "Comitato di cittadini/utenti del trasporto pubblico" (4).

Rispetto ai canali di comunicazione utilizzati per promuovere l'iniziativa, la maggior

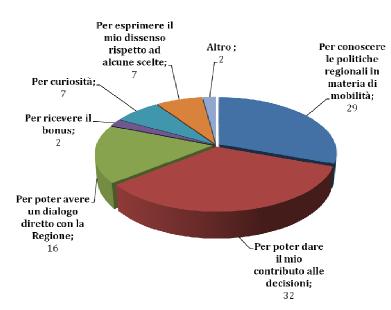
parte delle persone che hanno compilato il sondaggio hanno indicato "Notizie su siti web/blog" (21), segue il classico ma sempre utile "passaparola" tra amici, colleghi e familiari (10). In misura minore hanno contribuito anche "E-mail/newsletter" (7), seguite da "Cartoline

	Risposte
Notizie su siti web/blog	21
Facebook	1
Cartoline promozionali/Locandine affisse	4
TG regionale	1
Segnalazione di amici/familiari/colleghi	10
E-mail/Newsletter	7
Totale	44

promozionali/Locandine affisse" (4). Una sola segnalazione sia per il popolare "Facebook" che per il "Tg Regionale".

Sono 27 i cittadini che affermano di conoscere il **portale regionale della partecipazione "lo Partecipo"**; tra questi **18 avevano anche partecipato al sondaggio "Buona mobilità"**¹⁵, on line dal 26 gennaio al 15 febbraio 2011 sul portale "lo Partecipo", che si poneva l'obiettivo di sondare l'interesse dei cittadini sul tema "mobilità e trasporti", anticipando alcuni argomenti oggetto dell'evento partecipativo e raccogliendo dati e orientamenti utili all'approfondimento.

Tra le motivazioni che hanno spinto i cittadini a partecipare prevale indubbiamente la volontà di collaborare, di poter portare il proprio punto di vista e le proprie competenze all'interno del processo decisionale (32); molti hanno poi indicato come motivazione la possibilità di informarsi e conoscere le



politiche regionali in materia di mobilità (29) e la possibilità di dialogare in maniera diretta con la Regione (16). La manifestazione di dissenso rispetto ad alcune scelte della Regione sul

¹⁵ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo dedicato al questionario on line a pag. 14.

tema ha riguardato un numero circoscritto di persone (7), così come la "curiosità" (7) e la possibilità di ricevere il bonus in biglietti ferroviari previsto per i partecipanti (2).

Tra gli **aggettivi proposti ai partecipanti per descrivere l'evento**, quello più ricorrente definisce l'evento "interessante" (28); seguono l'aggettivo "partecipato" (16), "utile" (15), "coinvolgente" (13), "istruttivo" (12). In un caso, invece, è stato definito "noioso".

Per quanto riguarda il **grado di soddisfazione delle aspettative** si registra un **atteggiamento sostanzialmente positivo**: in 18 casi le persone si sono dichiarate "soddisfatte", in 16 "abbastanza soddisfatte" e in 3 "molto soddisfatte" rispetto all'evento partecipativo. In due casi, invece, i cittadini hanno espresso un parere diverso: "poco soddisfatto" (1) e "per niente soddisfatto" (1). È interessante notare come in questa domanda le persone abbiano fatto largo uso della possibilità di motivare ed ampliare la propria risposta con commenti liberi e molto utili per la valutazione (22).

Tra gli aspetti che secondo i partecipanti al sondaggio andrebbero migliorati prevale la possibilità di dare un seguito al confronto, anche oltre l'occasione dell'evento (23), seguita dai materiali informativi distribuiti a supporto del dibattito (14), dalla possibilità di organizzare un evento che si tenga in contemporanea in più sedi dislocate sul territorio regionale (11) e dalla modalità organizzativa dei lavori (8). In misura minore si segnala "La possibilità di assistere all'evento in diretta web" (7), seguita da "La scelta dei temi" (6), "La scelta degli spazi per la realizzazione dell'evento" (5) e da "La capacità dei facilitatori di coinvolgere attivamente i partecipanti e creare un clima collaborativo e costruttivo" (5). In un unico caso viene indicato come aspetto migliorabile "L'organizzazione logistica e dei trasporti".

Anche in questa domanda diverse persone (10) hanno voluto aggiungere un commento o una specifica alla loro risposta, fornendo indicazioni molto utili.

	Risposte
La modalità di organizzazione dei lavori	8
I materiali informativi a supporto del dibattito	14
La scelta dei temi	6
La scelta degli spazi per la realizzazione dell'evento	5
La possibilità di proseguire il dibattito anche oltre l'evento	23
La capacità dei facilitatori di coinvolgere attivamente i partecipanti e creare un clima collaborativo e costruttivo	5
L'organizzazione logistica e dei trasporti	1
La possibilità che l'evento si tenga in contemporanea in più sedi dislocate in regione	11
La possibilità di assistere all'evento in diretta web	7
Altro	8
Totale	88

ANALISI DEI RISULTATI DELL'EVENTO DI ASCOLTO

I contenuti "generali e trasversali" emersi dalla discussione

Come già ricordato, gli aspetti generali della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna, nonché le strategie e gli obiettivi definiti dal Documento preliminare al PRIT 2010-2020, sono stati posti alla discussione pubblica attraverso **temi di interesse generale** sui quali i



partecipanti all'evento potessero esprimere punti di vista, riflessioni, argomentazioni e proposte.

I contenuti delle diverse discussioni denotano una partecipazione motivata, informata e attenta, anche in relazione, in modo piuttosto evidente, all'adesione volontaria all'evento.

Un seminario interno, che ha coinvolto i tecnici regionali del settore trasporti allo scopo di discutere e valutare i risultati emersi durante l'evento del 26 febbraio, ha permesso di trarre un bilancio complessivo dell'esperienza e di definire i contenuti del "prodotto" dell'evento partecipativo, rappresentato dal presente "Rapporto", che nello spirito della citata Legge regionale 3/2010, assume il significato di "documento di proposta partecipata" contenente indicazioni e orientamenti per la redazione del nuovo Piano dei trasporti.

Quanto discusso nei tavoli, e riportato nell'*istant report* redatto alla fine della giornata di partecipazione, è stato analizzato cercando di individuare gli **interessi prevalenti** dei partecipanti, le **tematiche ricorrenti** e gli **argomenti e le parole-chiave più citate**.

I contenuti dell'istant report sono stati elaborati costruendo, dapprima, delle schede (consultabili in **allegato**) in cui, per ogni tema e per ciascuna sessione di discussione, le argomentazioni sviluppate sono state attribuite ai "macrotemi" settoriali che definiscono il sistema dei trasporti e della mobilità in regione, evidenziando inoltre le proposte emerse.

Successivamente, in un secondo livello di analisi, si è cercato di individuare, indipendentemente dai tavoli di lavoro e dagli oggetti posti alla discussione, i "temi generali" che, anche se emersi a partire da argomenti diversi o da problematiche specifiche, si sono evidenziati come "trasversali" e di rilevanza per il livello di pianificazione regionale su cui agisce il PRIT. È su questi temi, in tal senso, che si individua il principale contributo dell'evento partecipativo alla elaborazione del Piano.

Tali temi sono:

- la pianificazione;
- la cultura e l'educazione, l'informazione e la comunicazione;
- la partecipazione;

- la qualità dei servizi di trasporto pubblico;
- la mobilità sostenibile e la "buona mobilità".

Come illustrato nella schema seguente, per ognuno di questi temi sono stati sinteticamente definite le "indicazioni" e gli "orientamenti" **più condivise** dai partecipanti e, dove sviluppate, le relative "proposte" operative.

Temi generali: indicazioni e proposte dei cittadini presentate durante l'evento "Buona Mobilità"

Temi trasversali - generali	Indicazioni/orientamenti	Proposte
Pianificazione	 Necessità di coerenza e di coordinamento tra i diversi livelli di pianificazione Contrastare la dispersione insediativa Necessità di maggiore integrazione tra pianificazione dei trasporti e altra pianificazione di settore Necessità di un ruolo forte della Regione Necessità e importanza dei "piani traffico" locali 	 La Regione deve finanziare solo i Comuni dotati di piani di mobilità La Regione deve "obbligare" i Comuni alla redazione dei Piani del traffico Promuovere la redazione di piani locali della mobilità
Cultura – Educazione Comunicazione - Informazione	 Necessità di maggiore informazione e comunicazione sui temi della mobilità Necessità di crescita culturale e di crescita dell'autoconsapevolezza sui temi della mobilità Esigenza di maggiore informazione sulle modalità del trasporto pubblico Importanza della comunicazione per la promozione della sostenibilità Necessità di diffusione di modelli di comportamento virtuoso in tema di mobilità 	 Informare su esternalità dei trasporti e rendere percepibili i costi esterni Informare in modo specifico su possibilità interscambio e su tariffe Promuovere l'infomobilità Migliorare travel planner e siti web aziendali Rendere trasparente il costo del biglietto del trasporto pubblico e la sua articolazione Promuovere una cultura del rispetto delle regole Promuovere azioni di marketing del trasporto pubblico Promuovere campagne di sensibilizzazione-comunicazione
Partecipazione	 Necessita di partecipazione pubblica sui temi della mobilità, anche a livello locale Necessità di maggiore condivisione e attivazione di processi di feed-back con gli utenti di servizi e infrastrutture 	 Promuovere tavoli locali di partecipazione sulla mobilità e carte etiche della mobilità, anche in funzione: del miglioramento di una "cultura della buona mobilità"; della diffusione di modelli di comportamento virtuosi; della crescita dell'autoconsapevolezza

Qualità dei servizi di trasporto pubblico	 Migliorare le politiche tariffarie Migliorare la qualità in termini di: affidabilità, tempestività, puntualità, accessibilità ai servizi, coerenza con le informazioni fornite, comfort, sicurezza su mezzi di trasporto pubblico, maggiori controlli Disponibilità a pagare di più se gli aumenti sono finalizzati alla qualità (rapporto costo/qualità servizio) e allo sviluppo del trasporto pubblico Necessità di sviluppare servizi notturni anche mirati a soddisfare esigenze degli utenti giovani 	Prevedere: abbonamenti sconto giovani costo abbonamenti in funzione del reddito (sgravi fiscali) sconto per incentivare l'uso fasce di morbida sconto gruppi tariffe agevolate per famiglie maggiori controlli su mezzi di trasporto pubblico
Mobilità sostenibile e "buona mobilità"	 Migliorare l'accessibilità ai centri di acquisto e ai servizi con il trasporto pubblico Aumentare l'attenzione verso gli utenti deboli del trasporto pubblico Incentivare la mobilità ciclabile Migliorare l'intermodalità-punti scambiatori Sostenere ricerca, innovazione e nuove tecnologie Migliorare la sicurezza del viaggio sui mezzi pubblici 	 Diffondere la possibilità di bici+bus; bici+treno Organizzare parcheggi sicuri per biciclette Aumentare e raccordare le piste ciclabili Rendere riconoscibili i mezzi trasporto pubblico "ecologici" Promuovere l'uso di taxi collettivi Promuovere car sharing, car pooling, bike sharin Diffondere le "zone 30" Promuovere l'uso dei veicoli elettrici sia per la mobilità delle persone che per le merci Fluidificare il traffico: onda verde per bus Prevedere sistemi audio per ipovedenti

Gli aspetti specifici e le osservazioni scritte

Gli aspetti specifici emersi dalla discussione, così come le osservazioni scritte consegnate dai partecipanti, rappresentano un diverso livello di rilevanza in termini di contributo alla elaborazione del PRIT.

Si tratta, in generale:

 di indicazioni espressione di posizioni singole e non considerabili condivise in sede di discussione,



ma che pur interessano aspetti settoriali oggetto del PRIT e che, di frequente, **sono** riconducibili alle proposte e agli indirizzi contenuti nel Documento Preliminare; tali indicazioni potranno essere tecnicamente valutate in fase di elaborazione dei documenti di Piano:

- di indicazioni o proposte che interessano aspetti puntuali e locali e che, come tali, non vengono trattati a livello di pianificazione regionale, oppure che interessano aspetti gestionali ed esulano dai contenuti del PRIT;
- di indicazioni o proposte che interessano tematiche, o aspetti di tematiche, di non competenza regionale sulle quali il PRIT non interviene direttamente, pur potendo - in alcuni casi - esprimere indirizzi;
- di **contrarietà**, in particolare rispetto a scelte relative al potenziamento della rete stradale su corridoi infrastrutturali già definiti dal Piano del 1998, la cui previsione è stata confermata dal Documento Preliminare al PRIT 2010-2020.

Le principali indicazioni riconducibili a tale tipologia, emerse all'interno dei tavoli di discussione, vengono riportate nello schema seguente, attraverso un'attribuzione a "macrotemi" settoriali che definiscono il sistema dei trasporti e della mobilità in regione; i contenuti delle "osservazioni scritte", invece, sono riportate in allegato con la stessa attribuzione per "macrotemi".

Sistema stradale

contrarietà alla previsione della autostrada regionale Cispadana

contrarietà alla previsione del "Passante nord"

costruire meno strade

migliorare infrastrutture esistenti senza aggiungerne nuove

destinare meno risorse pubbliche alla realizzazione di infrastrutture stradali e aumentare i servizi ferroviari

installare pannelli solari nelle aree di pertinenza stradale

migliorare la manutenzione

progettare strade più sicure

Sistema ferroviario

incrementare trasporto merci su ferrovia

costruire più ferrovie

destinare meno risorse pubbliche alla realizzazione di infrastrutture stradali e aumentare i servizi ferroviari

non sostituire i servizi ferroviari con corse autobus

aumentare le fermate dei treni

per SFM di Bologna: utilizzazione della linea FS di Cintura fra Anzola -Lavino e Tavernelle per nuova fermata sul ponte del Reno (S. Vitalino-Pescarola) e collegamento con Stazione-Fiera, poi bivio Crociali. L'aeroporto di Bologna, collegato con la 3 fermata SFM-Bargellino - via Triunvirato (da ripristinare) e San Vitalino (sulla FS di Cintura) non avrebbe più bisogno del costoso progetto People-mover

Sistema idroviario

incrementare il trasporto fluviale

realizzare "centri raccolta" merci sul Po

Logistica

ridurre la quantità delle merci su strada

separare il traffico merci su strada da altro traffico

incrementare il trasporto fluviale

promuovere l'organizzazione virtuosa della logistica urbana

realizzare "centri raccolta" merci sul Po

incentivare le imprese per cambiare modalità di trasporto

ripristinare accisa sul gasolio per autotrasporto

fare pagare all'autotrasporto le esternalità che produce

incentivare la consegna delle merci a domicilio

iffondere tecnologie (ad esempio GPS, rooting ecc) per ottimizzare i consumi e l'uso dell'infrastruttura nell'autotrasporto

incentivare la conversione dei mezzi in conto proprio con la rottamazione di quelli più inquinanti

Trasporto pubblico locale

aprire il mercato nazionale del trasporto pubblico ad operatori disponibili per aumentare l'offerta utilizzare in leasing i mezzi del trasporto pubblico locale

destinare meno risorse pubbliche alla realizzazione di infrastrutture stradali o dell'Alta velocità ferroviaria e aumentare i servizi di trasporto pubblico locale

gratuità del trasporto pubblico

autobus gratis un giorno la settimana in concomitanza al blocco del traffico automobilistico

liberalizzazione dei taxi collettivi

azienda unica a livello regionale

Mobilità sostenibile

diffondere la buona pratica del sistema "jungo" (condivisione di auto con autostop) registrare le bici personali con chip.

"prenotare" giorno e ora della partenza durante esodo estivo

promuovere politiche di mobility manager per spostamenti casa-lavoro

incentivare le tecnologie innovative (ad esempio, box robotizzati per il ricovero delle biciclette, informazioni e altri servizi direttamente sugli smart phones, ecc.)

limitare le opportunità sempre maggiori di parcheggio all'interno delle zone urbane

Sicurezza stradale

spostare attraversamenti pedonali lontani dagli incroci

diminuire la segnaletica, aumentarne le dimensioni e la chiarezza

togliere l'indicazione degli autovelox o metterli più lontano

corsi di aggiornamento per automobilisti

promuovere l'educazione stradale e la qualità della progettazione delle infrastrutture ai fini della sicurezza

promuovere modalità per favorire il rispetto dei limiti di velocità all'interno dei centri abitati (ad esempio, rallentatori o rotatorie in ingresso e uscita dai centri urbani)

progettazione di infrastrutture stradali in grado di favorire uno stile di guida corretta

Ambiente

effetti negativi di consumo di suolo agricolo con realizzazione di opere quali il Passante Nord fare pagare all'autotrasporto le esternalità che produce

limitare accessi ai centri storici

incentivare la dismissione di auto vecchie

incentivare i combustibili "puliti"

evidenziare il costo energetico complessivo delle merci acquistate

Pianificazione

riqualificare il patrimonio edilizio esistente per evitare la dispersione insediativa

incentivare l'organizzazione flessibile del lavoro (esempio telelavoro) come risposta al problema delle città diffuse

Cultura-informazione. Comunicazione-informazione

educazione stradale come materia scolastica obbligatoria

promuovere la diffusione dei gruppi d'acquisto e delle consegne organizzate.

promuovere la formazione nell'autotrasporto

promuovere la formazione degli addetti alla vendita dei biglietti del trasporto pubblico per fornire informazioni corrette



Per ogni "tema" trasversale e generale individuato secondo i criteri illustrati in precedenza, sono state confrontate "le indicazioni e gli orientamenti" dei partecipanti all'iniziativa, e dove presenti anche le loro "proposte", con le previsioni di indirizzo, di politiche e di intervento già contenute nel Documento preliminare del PRIT (approvato dalla Giunta nel novembre 2009)¹⁶ e che si intende quindi sviluppare e adottare nel nuovo PRIT. In allegato al presente rapporto vengono presentati in modo sintetico, per tali temi, i principali contenuti del Documento preliminare.





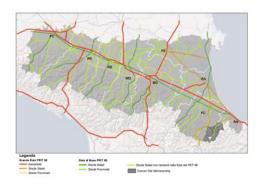
_

¹⁶ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo "Le fasi di elaborazione e approvazione del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti – PRIT 2010-2020". La versione integrale del Documento preliminare al PRIT è invece consultabile al link: http://www.mobiliter.eu/wcm/mobiliter/pagine/prit/conferenza_pianificazione/materiali.htm.

Il contributo della partecipazione all'elaborazione del Piano

Pianificazione

Il tema della pianificazione è stato colto in alcuni aspetti essenziali, sia in termini generali che in relazione alla pianificazione di settore, evidenziando la necessità di: coerenza e coordinamento tra i Piani di diverso livello territoriale; integrazione tra pianificazione dei trasporti e altra pianificazione di settore; contrasto alla dispersione insediativa; impulso alla pianificazione locale della mobilità.



Tali aspetti sono ampiamente trattati dal Documento Preliminare al PRIT, in cui si condividono le grandi criticità indicate, si esprimono gli indirizzi e le scelte strategiche che saranno sviluppate nel Piano.

Il contributo della partecipazione risulta quindi evidente in termini di centralità e priorità del tema che il Piano potrà affrontare, ad esempio, specificando come incentivare i **Piani Urbani del Traffico** o i **Piani Urbani della Mobilità**, ovvero come **valorizzare la pianificazione dei trasporti** congiuntamente a quella territoriale e urbanistica, in relazione alle regole per lo sviluppo degli insediamenti.

Cultura-Educazione; Comunicazione – Informazione

Le tematiche della **cultura**, **dell'informazione** e della **comunicazione** sono state affrontate in tutti i tavoli di discussione, evidenziando la consapevolezza dei cittadini in merito alla necessità di crescita culturale complessiva per l'affermazione di politiche e pratiche di sostenibilità e di "buona mobilità", nell'accezione formulata dal Documento Preliminare al Piano. Di grande rilevanza, in particolare, le indicazioni relative alla promozione dell'autoconsapevolezza sui temi della mobilità, all'esigenza di diffusione di modelli di



comportamento virtuoso, nonché di efficaci azioni di informazione e comunicazione sui temi trasportistici in generale e sull'uso del trasporto pubblico in particolare.

Il Documento Preliminare al PRIT tratta tali temi affermando che le **strategie del Piano** vogliono contribuire alla crescita culturale della comunità regionale, modificando e migliorando gli stili di vita e i rapporti sociali, rilevando l'importanza dell'educazione dei cittadini, i particolare delle giovani generazioni, alla mobilità sostenibile, prevedendo lo sviluppo delle azioni regionali per l'infomobilità.

Ciò che emerge come **contributo originale** dell'evento partecipativo è, oltre la generale esigenza di informazione diffusa e corretta, la necessità di **azioni strutturate di**

comunicazione in tema di mobilità e trasporti, con al centro la crescita culturale della società regionale, la diffusione di comportamenti - anche individuali - che possano concorrere alla costruzione di una "buona mobilità", la promozione del trasporto pubblico e di un uso maggiormente corretto dei mezzi motorizzati privati.

Tale indicazione potrà essere recepita e valorizzata, ad esempio individuando le modalità e i riferimenti per sviluppare un "piano regionale di comunicazione sulla mobilità". In tal modo viene anche perseguita una delle finalità del processo partecipativo, così come indicate dalla Giunta regionale, ovvero "trarre orientamenti per definire le esigenze di informazione e le idonee forme di comunicazione verso i cittadini in tema di trasporti".

Partecipazione

Molto netta risulta la volontà dei cittadini di esprimersi e confrontarsi sulle tematiche della mobilità e dei trasporti, in particolare in connessione con le problematiche ambientali, con l'organizzazione e la vivibilità dei centri urbani, lo sviluppo dell'autoconsapevolezza e della cultura diffusa per una "buona mobilità".

Il Documento Preliminare al PRIT tratta limitatamente il tema, seppur in modo significativo individuando "la **promozione di possibili meccanismi partecipativi**" tra gli obiettivi operativi del Piano.



La proposta emersa in sede di evento partecipativo relativa alla promozione di "tavoli locali della mobilità" rappresenta un contributo originale, coerente con le strategie del PRIT, che verrà dunque valorizzata in sede di elaborazione del Piano con indirizzi specifici e con riferimento alla Legge regionale n. 3/2010.

Qualità dei servizi di trasporto pubblico



La tematica trasversale del trasporto pubblico e della sua qualità, è diffusamente trattata nel Documento Preliminare al PRIT, che contiene molte delle indicazioni emerse dalla discussione in fase di evento partecipativo.

Tutte le strategie indicate hanno inevitabilmente alla base, data anche l'incerta situazione economica, la necessità di razionalizzare e integrare i servizi

pubblici di trasporto su ferro e gomma, considerandoli anche come complementari e valorizzando tutte le altre alternative modali offerte allo spostamento come ad esempio con la bici, a piedi o con sistemi innovativi (taxi collettivo, bus a chiamata ecc.).

Il miglioramento dell'attrattività del trasporto pubblico è più volte affermato nei suoi diversi aspetti come la qualità del servizio (ad es. in termini di affidabilità, tempestività e puntualità) e la coerenza tra domanda e offerta di tipo di servizio, per meglio adattarsi alle esigenze reali e diversificate dei cittadini.

Con il nuovo PRIT si riafferma la necessità, in continuità con le azioni intraprese negli ultimi anni, del costante rinnovo del parco veicolare su strada e su ferrovia. Il rinnovo dei parchi veicoli del trasporto pubblico prevede veicoli a basso impatto ambientale e con

caratteristiche di qualità e di migliore accessibilità al servizio, con anche particolare riguardo alla riqualificazione delle fermate del trasporto pubblico. La vera sfida strategica, condivisa anche dai cittadini presenti all'evento partecipativo, riguarda quindi la necessità della tempestività e dell'affidabilità del trasporto pubblico e in tale senso il Piano potrà prevedere il continuo sviluppo



dei sistemi tecnologici di infomobilità pubblica e privata che permettano al cittadino una sicura pianificazione e attuazione.

Dall'evento partecipativo emerge inoltre fortemente la conferma degli indirizzi di Piano relativi alla necessità di pervenire **all'integrazione tariffaria** tra i diversi servizi di trasporto pubblico su ferrovia e su strada presenti nel territorio; l'obiettivo strategico è individuato nella "carta unica della mobilita regionale" che, sfruttando le tecnologie a disposizione, consenta l'uso integrato dei mezzi pubblici, oltre che *bike sharing, car sharing, car pooling*, taxi, parcheggi scambiatori, ricarica di veicoli elettrici e quant'altro dei servizi di mobilità presenti nel territorio.

■ Mobilità sostenibile e "buona mobilità"

Riguardo la promozione e lo sviluppo della "buona mobilità", il **Documento Preliminare al PRIT contiene molte delle indicazioni emerse dalla discussione** in fase di evento partecipativo.



E' riaffermata la necessità del **potenziamento** della rete ciclopedonale in sicurezza, soprattutto in ambito urbano visto come complementare al trasporto pubblico, e per ampliarne le potenzialità di alternativa modale al trasporto motorizzato privato con le opportune opere di supporto come servizi di

deposito e di noleggio bici, parcheggi scambiatori treno-bus-bici-auto, possibilità di portare la bici sul mezzo pubblico.

Altro punto emergente sia nel Documento preliminare del PRIT che dalle discussioni tra i cittadini è quello relativo al **miglioramento dell'interscambio e dell'intermodalità** tra le diverse modalità di spostamento. Una "buona mobilità" che crei e arricchisca il ventaglio delle possibili alternative modali e limiti l'abuso dello spostamento motorizzato privato.

Si conferma quindi la necessità di promuovere una **nuova cultura della mobilità** (la **buona mobilità**) che superi l'uso eccessivo del mezzo privato sia negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola, ma anche in quelli non sistematici e che persegua ogni altra forma di mobilità sostenibile per la salute dei cittadini e la salvaguardia del patrimonio territoriale, ambientale e culturale.

Altro punto strategico comune emerso è la necessità di **sostenere l'innovazione e il rinnovo tecnologico nel campo dei trasporti** (veicoli e infrastrutture), allo scopo di perseguire l'obiettivo, ormai non più procrastinabile, di riduzione del suo impatto ambientale ed energetico sul territorio.

In sintesi, nel contesto strategico delineato per il PRIT, molte indicazioni emerse dall'evento di ascolto dei cittadini sono affrontate: in primo luogo la crescita della consapevolezza sulla necessità di una "buona mobilità" nelle sue varie alternative, che ci preservi dall'abuso del mezzo privato motorizzato. Ancora tematiche condivise sono sicuramente il potenziamento della mobilità ciclabile e pedonale, nei termini di



miglioramento della sicurezza e di opportunità per il loro uso e la funzione strategica di attivare tutte le possibili scelte di modalità di spostamento e del loro interscambio. Infine altra tematica trasversale condivisa dai documenti di Piano e dal processo partecipativo è sicuramente il sostegno alla ricerca e all'innovazione per l'uso di tecnologie e sistemi a basso impatto ambientale nel campo dei trasporti (veicoli e infrastrutture).

CONCLUSIONI

L'evento partecipativo "Buona Mobilità" ha permesso, innanzitutto, l'ascolto e la discussione sui temi generali della mobilità e dei trasporti in Emilia-Romagna e il confronto sulle strategie definite dal Documento Preliminare del PRIT 2010-2020.

Le grandi strategie definite per il nuovo Piano, quali il "governo della domanda di mobilità", la "promozione della mobilità sostenibile-buona mobilità", la "razionalizzazione e l'integrazione dei sistemi", la "massimizzazione dell'integrazione modale", l' "innovazione tecnologica", la "centralità del trasporto ferroviario", la "conferma dello scenario infrastrutturale 1998", sono state affrontate dai tavoli di discussione ma in modo - per così dire - indiretto. Discutere, ad esempio, di "diritto alla mobilità", di "costi della mobilità", di mobilità "buona e cattiva", di "velocità di marcia", ha permesso, attraverso le esperienze e i punti di vista espressi dai cittadini, il confronto con le "strategie alte" e gli obiettivi regionali per la pianificazione del settore trasporti del prossimo decennio.

Il contributo della partecipazione risulta rappresentato, come già ricordato, dall'indicazione della **priorità su alcuni temi** (i temi trasversali) e negli **orientamenti maggiormente condivisi** dai partecipanti all'evento, con rilevanza per il livello di pianificazione regionale su cui agisce il PRIT.

In sede di elaborazione del Piano saranno approfonditi e valutati gli orientamenti emersi su tali tematiche, sviluppando i contenuti del Documento Preliminare in linea con le necessità ed esigenze indicate dai cittadini, nonché cogliendo le proposte originali coerenti con le strategie di Piano.

Verranno inoltre valutate, tecnicamente, le proposte puntuali e settoriali e le proposte relative ad aspetti su cui il Piano può solo esprimere indirizzi.

Infatti, molti aspetti affrontati e discussi dai cittadini, sui quali sono stati prodotti precisi orientamenti e proposte operative riguardano, ad esempio, la mobilità urbana.

Il PRIT, come anche citato dal Documento Preliminare (pag. 10), non è chiamato a intervenire sulle dimensioni e sulle problematiche della **mobilità urbana** ma, rispetto alle quali, "può e deve esercitare una funzione di indirizzo, stimolo e promozione di pratiche virtuose, da integrare con le politiche di competenza regionale che insistono sul territorio extraurbano".

Inoltre il Documento Preliminare (pag. 46) afferma anche che "il governo della domanda di mobilità non può non considerare i diversi livelli di competenze e i soggetti con specifiche responsabilità", e che perciò "nell'ambito del PRIT si esplorino tutte le iniziative necessarie al governo della mobilità e si indirizzino le attività e i ruoli anche superando il perimetro delle competenze del Piano".



Un ulteriore contributo dell'evento partecipativo è cosi da individuare nell'indicazione dei cittadini affinché il PRIT eserciti positivamente, nell'interesse della collettività regionale, le possibili **funzioni di indirizzo e di orientamento** verso livelli di governo e di responsabilità diversi da quelli regionali.



ALLEGATI

Allegato 1 – Contenuti del Documento preliminare al PRIT 2010-2020 sui temi emersi durante "Buona Mobilità"

Tema "Pianificazione": principali contenuti del Documento preliminare al PRIT

- Definizione di un sistema della mobilità che deve essere integrato con la pianificazione degli insediamenti residenziali e produttivi, che, oltre alle opere infrastrutturali, deve prevedere l'ottimizzazione dell'uso di quelle esistenti (pag. 12 Documento Preliminare, d'ora in poi "DP")
- Richiamo agli indirizzi del Piano Territoriale Regionale alla pianificazione locale e di settore:
 - le trasformazioni urbane e gli insediamenti residenziali, produttivi, commerciali e direzionali devono essere ordinati **a partire** dalla **rete infrastrutturale della mobilità**, rovesciando l'approccio che ha prevalso nella pianificazione urbanistica dei decenni trascorsi;
 - le **infrastrutture della mobilità** devono essere realizzate prestando la massima **attenzione** al loro inserimento nel **paesaggio urbano e naturale** e devono anzi divenire una occasione per la sua riqualificazione (*pag. 30 DP*)
- Necessita che la pianificazione territoriale, sia di livello provinciale (PTCP) sia di livello comunale (PSC), contrasti la dispersione insediativa, con particolare riferimento alle scelte di carattere commerciale e del tempo libero, che possono vanificare gli interventi tesi a favore di una mobilità sostenibile (pag. 43 DP)
- Indicazione all'allocazione preferenziale degli insediamenti lungo direttrici forti della mobilità pubblica su ferro o su gomma, con politiche di raddensamento e di riqualificazione degli areali delle stazioni (pag. 43 DP)
- Riaffermazione del ruolo della pianificazione e della programmazione delle infrastrutture di competenza della Regione e degli Enti locali, ruolo che non può essere lasciato, ad esempio, ai soggetti gestori (pag. 44 DP)
- Necessità di riaffermare il ruolo della pianificazione e programmazione, in quanto i benefici
 derivanti dal miglioramento di accessibilità territoriale non devono essere vanificati dal
 peggioramento delle caratteristiche organizzative e insediative del territorio, sottoposto a pressioni
 da parte di fattori di rendita fondiaria contrastanti con le esigenze di competitività economica e di
 coesione sociale della regione (pag. 46 DP)
- Necessità di chiari criteri di efficienza trasportistica nella pianificazione, organizzazione e sviluppo del territorio. Necessità che le previsioni insediative come prerequisito di fattibilità tengano conto della mobilità indotta e delle caratteristiche dell'offerta di trasporto pubblico/collettivo attuale e programmata, e che le aree produttive dispongano di adeguati livelli di accessibilità in generale ed in particolare verso le piattaforme logistiche, rispetto alle quali devono rapportarsi (pag 46 DP)
- Necessità di azioni e proposte integrate con altri piani di settore e soprattutto con gli strumenti urbanistici di governo del territorio. Prevedendo raccordi e sinergie in particolare con:
 - il Piano Energetico Regionale, per un insieme di interventi in grado di diminuire l'intensità energetica del settore e la dipendenza quasi totale dalla fonte petrolifera;
 - i Piani per la Qualità dell'Aria, in particolare per le limitazioni sul traffico, l'incentivazione alla diffusione di mezzi meno inquinanti, il supporto al TPL e alla logistica urbana;
 - gli interventi per il controllo dell'inquinamento acustico, attraverso la pianificazione acustica, l'ingegneria dei sistemi di trasporto e per il traffico, linee guida e supporto agli interventi specifici di insonorizzazione e controllo delle emissioni;
 - il Piano di Azione Ambientale per un futuro sostenibile;
 - i piani per la Gestione Integrata delle Zone Costiere;
 - i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali per lo stretto coordinamento tra "uso del suolo", pianificazione territoriale e pianificazione dei trasporti;
 - i Piani generali e di settore trasportistico di livello comunale

(pag. 48 DP)

- Richiamo ai Piani Urbani del Traffico, introdotti dal Nuovo Codice della Strada e assunti dalla L.R. 30/98 come riferimento prioritario anche ai fini dell'individuazione degli interventi finanziati dalla Regione, quali strumento di programmazione e pianificazione in grado di rapportarsi con l'assetto urbanistico definito attraverso i Piani Strutturali Comunali e dai Piani Operativi Comunali (pag. 62 DP)
- Richiamo al Piano di azione dell'Unione Europea sulla mobilità urbana, che introduce per la
 prima volta un disegno globale di sostegno al settore, promuove politiche integrate per il trasporto
 urbano e una pianificazione integrata dei trasporti attraverso la redazione di Piani di mobilità
 urbana sostenibili per il trasporto passeggeri e merci nelle aree urbane e periurbane (pag. 62 DP)
- Necessità di incentivare la redazione dei Piani Urbani del Traffico e dei Piani Urbani della Mobilità e, in generale, il governo delle regole e delle modalità di accesso alle città, con particolare riguardo alle diverse esigenze (per genere, età, ecc.) della cittadinanza garantendo i diritti degli utenti deboli (pag. 78 DP)
- Assunzione degli indirizzi del Piano Territoriale Regionale alla pianificazione locale e di settore:
 - le trasformazioni urbane e gli insediamenti residenziali, produttivi, commerciali e direzionali devono essere ordinati a partire dalla rete infrastrutturale della mobilità, rovesciando l'approccio che ha prevalso nella pianificazione urbanistica dei decenni trascorsi;
 - le infrastrutture della mobilità devono essere realizzate prestando la massima attenzione al loro inserimento nel paesaggio urbano e naturale e devono anzi divenire una occasione per la sua riqualificazione (pag. 78 DP)
- Necessità del rilancio di una stagione di pianificazione e programmazione dei trasporti, congiuntamente a quella territoriale e urbanistica, anche attraverso regole per il controllo degli insediamenti (residenziali, produttivi, terziari) e la verifica dei livelli di mobilità indotta, prevedendo quindi sia negli strumenti di pianificazione provinciali che comunali criteri di localizzazione, valorizzando soprattutto gli assi forti della mobilità pubblica (pag. 78 DP)
- Necessità della revisione delle Direttive regionali per le politiche di localizzazione degli insediamenti commerciali e per il tempo libero (pag. 78 DP)

Tema "Cultura-Educazione; Comunicazione – Informazione": principali contenuti del Documento preliminare al PRIT

- Affermazione relativa alle strategie del PRIT che concorrono alla crescita del patrimonio culturale della comunità regionale, a modificare gli stili di vita e a migliorare i rapporti sociali (educazione e sicurezza della circolazione, agevolazione di nuovi stili di vita) (pag. 29 DP)
- Rilievo dell'importanza della promozione e dell'educazione dei cittadini e delle cittadine all'uso del mezzo pubblico, per poter rendere ulteriormente invitante l'uso di un trasporto collettivo reso più attento alle diverse esigenze delle persone (pag. 62 DP)
- Necessità, nell'ambito delle politiche per la mobilità sostenibile, dello sviluppo della infomobilità pubblica e, completata la fase dedicata al TPL, del miglioramento della qualità dell'informazione resa all'utenza stradale privata e commerciale (pag. 65 DP)
- Richiamo dell'importanza dell'azione educativa, fondata sulla scuola, in grado di "formare" un diverso e più consono approccio delle giovani generazioni al tema della mobilità sostenibile, in grado di assicurare pari opportunità di accesso per tutti ai diversi luoghi e servizi del territorio (pag. 66 DP)
- Conferma, in tema di sicurezza stradale, di azioni educative e informative, volte alla modifica dei comportamenti (pag. 75 DP)
- Necessità di definire, in tema di infomobilità, un sistema regionale progettato e coordinato, in grado di dare all'utenza un notevole miglioramento della conoscenza dei fenomeni ma anche di facilitare l'uso del trasporto pubblico (pag. 76 DP)
- Richiamo agli obiettivi del progetto di Gestione Informata della Mobilità (GIM) e di come iniziative analoghe dovranno essere assunte anche sul fronte dei veicoli privati in relazione al coordinamento delle informazioni sui flussi (pag 77 DP)

Tema "Partecipazione": principali contenuti del Documento preliminare al PRIT

 Assunzione, tra gli obiettivi operativi del PRIT, della promozione dei possibili meccanismi partecipativi per le decisioni più rilevanti da assumere in tema di mobilità e trasporti (pag. 50 DP)

Tema "Qualità dei servizi del trasporto pubblico": principali contenuti del Documento preliminare al PRIT

- Necessità di attuare azioni coordinate per aumentare l'attrattività del trasporto pubblico, (...), in particolare per il TPL su gomma. Questo, infatti, soffre di una debolezza strutturale, in parte legata alle note difficoltà (soprattutto finanziarie) di adeguamento a standard più elevati di qualità dell'offerta (capillarità dei servizi, rinnovo del parco circolante, comfort del viaggio, servizi integrativi al contorno, maggiore attenzione alle diverse esigenze delle persone in base all'età, genere, ecc.), in parte legata al cronico scarso appeal di questo mezzo di trasporto, sempre più associato nell'immaginario collettivo all'idea di un servizio povero e dequalificato, rivolto soprattutto alle fasce più povere della popolazione (immigrati, cittadini non automuniti) e agli studenti (pag. 40 DP)
- Definizione di come il miglioramento degli standard prestazionali della mobilità collettiva non può che passare attraverso il potenziamento dei sistemi di integrazione delle modalità e dei servizi ai vari livelli, supportati da azioni di innovazione organizzativa e tecnologica da un lato, e rafforzando il disegno gerarchico delle reti e delle infrastrutture per l'intermodalità (merci e passeggeri) dall'altro (pag. 41 DP)
- Affermazione relativa al compito della Regione e degli Enti Locali per attivare tutte le azioni possibili nella creazione di una diversa ripartizione modale degli spostamenti, soprattutto nelle aree urbane. Per il trasporto pubblico inoltre bisogna prendere in considerazione la necessità di integrare il servizio su gomma con quello su ferro, organizzando punti di interscambio nelle stazioni, ma anche sviluppare altre forme di servizio collettivo come: taxi-bus, car pooling, car sharing e bike sharing e simili, non ancora sufficientemente sperimentate ed incentivate (pag. 62 DP)
- Necessità di un ripensamento complessivo dei servizi di trasporto pubblico urbani ed extraurbani. I servizi minimi del TPL si inseriscono in una cornice urbana che deve trovare nelle politiche di gestione del traffico, di pianificazione urbanistica e di gestione della qualità dell'aria e del rumore urbano, una convergenza di azioni incentivanti lo stesso TPL e disincentivanti il trasporto veicolare privato. Non esiste un'unica azione possibile né un'unica soluzione, ma una serie di azioni tra cui ciascuna città deve individuare le più idonee alle proprie specificità, rafforzando e migliorando in tutti i casi l'efficacia e l'efficienza del trasporto pubblico. (pag. 62 DP)
- Necessità di razionalizzazione dei servizi a supporto di una efficace integrazione modale richiede una rivisitazione complessiva dei servizi urbani e extraurbani su gomma, finalizzata alla costruzione di un sistema di adduzione al trasporto ferroviario. (pag. 62 DP)i
- Necessità di verifica delle nuove esigenze (anche in base al genere, età, ecc.) di accessibilità pubblica in una logica non solo incrementale ma di rilettura territoriale complessiva. Ampie porzioni di territorio extraurbano presentano una densità insediativa e una dispersione tale da rendere inefficaci e oltremodo costosi i servizi di linea tradizionali. Occorre prevedere forme nuove, più flessibili e meno costose, di servizi a chiamata, sempre più personalizzati (pag. 62 DP)
- Riaffermazione della funzione strategica dell'integrazione tariffaria e modale, per l'attuazione di una carta unica della mobilità regionale. Il principale riferimento della politica regionale è il progetto STIMER in corso di attuazione, il sistema di tariffazione integrata, a "biglietto unico", per il trasporto pubblico locale e regionale, basato sulla suddivisione in zone tariffarie del territorio dell'Emilia-Romagna e su un sistema tecnologico di gestione. "Sistema" perché vale per tutti gli operatori, "integrato" e della "mobilità " perché i viaggiatori possono usare i diversi modi di trasporto, autobus urbani ed extraurbani, treni regionali e locali, su tutto il territorio della regione, con lo stesso titolo di viaggio, costituito da una card elettronica (pag 76 DP) (...) integrando nella medesima smart card altri servizi per la mobilità dei cittadini quali il bike sharing e il car sharing (pag. 77 DP)

Tema "Mobilità sostenibile – Buona Mobilità": principali contenuti del Documento preliminare al PRIT

- Necessità di promuovere una "buona mobilità", che deve essere l'obiettivo di fondo del governo della domanda, senza ideologismi, nella consapevolezza che per assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità non si deve puntare a "muovere veicoli", ma piuttosto a garantire i massimi livelli di accessibilità alle merci e alle persone favorendo per queste ultime pari opportunità nel raggiungimento di luoghi e attività del territorio (pag. 12 DP)
- Definizione di una strategia di potenziamento delle reti ciclopedonali in cui, a livello urbano, si giocano le più efficaci integrazioni fra trasporto pubblico di linea, uso delle biciclette e nuove forme di mobilità complementare quali car & bike sharing, con un ruolo differenziato e ottimizzato in funzione della dimensione urbana: la bicicletta è la modalità più efficace nei centri minori e può essere ulteriormente incrementata con la connessione e la messa in sicurezza delle piste ciclabili e attraverso specifiche misure di sostegno diretto; il TPL può essere più efficace nelle città medie e può essere utilmente affiancato dallo sviluppo dell'uso delle biciclette (pag.12 DP)
- Individuazione, tra le missioni del Piano, del "governo della domanda" come moderna idea di "mobilità sostenibile" o "buona mobilità", come sarebbe forse meglio asserire facendo leva sulle enormi opportunità offerte dal paradigma dell'innovazione e per certi versi superando anche la sterile contrapposizione tra servizi e infrastrutture che negli ultimi anni ha un po' caratterizzato i diversi approcci alle politiche dei trasporti. Proprio il tema dell'innovazione, nei suoi diversi aspetti (tecnologici, organizzativi, di sistema), può costituire una chiave di volta per assicurare sviluppo e crescita nel rispetto dei limiti di consumo delle risorse e del territorio (pag. 45 DP)
- Necessità, per creare diversione modale dal trasporto individuale/privato verso quello collettivo, di razionalizzare e integrare i sistemi, coordinare gli orari, integrare le tariffe, promuovere servizi e nodi di scambio per l'intermodalità. Per ridurre i veicoli commerciali occorre operare una importante diversione modale verso il ferro, ma anche ottimizzare i carichi dei veicoli e razionalizzare il numero di spostamenti incidendo sui costi finali (pag. 46 DP)
- Necessità, per la riduzione dell'impatto dei trasporti, accanto alla diversione modale su mobilità pubblica o ciclabile, coerentemente con le politiche europee, del rinnovo tecnologico dei veicoli pubblici e privati; auspicando politiche, necessariamente di scala sovranazionale, che privilegino la produzione di autoveicoli a basso impatto ambientale (piccole cilindrate, dimensioni ridotte per l'occupazione del suolo, alta efficienza riguardo ai consumi) e promuovano a scala regionale la progressiva sostituzione dei mezzi pubblici e privati più obsoleti (pag. 51 DP)
- Necessità di rafforzare ulteriormente gli interventi per migliorare l'accessibilità alla rete ferroviaria per integrarla maggiormente con gli altri sistemi di trasporto, organizzando adeguatamente i punti di interscambio; tra gli interventi (...) quelli rivolti a facilitare e velocizzare l'accesso ai vettori ferroviari, completando i lavori per innalzare le banchine di stazione ed eliminando le barriere architettoniche (pag. 60 DP)
- Affermazione in merito al rinnovo tecnologico e alla riduzione degli impatti ambientali ed energetici nei trasporti, per cui si ritiene sussistano le condizioni per avviare un importante progetto sull'alimentazione elettrica per i veicoli a due e quattro ruote (pag. 64 DP)
- Necessità di perseguire l'intermodalità con le priorità di investimento focalizzate sulla mobilità sostenibile, massimizzando l'efficacia dell'azione regionale, in particolare sulla crescita dell'attrattività della mobilità ciclo-pedonale più sicura per tutti. Il bike sharing può essere perciò ritenuto una componente a tutti gli effetti del TPL, particolarmente versato per l'accesso ai luoghi di interscambio oppure destinato all'accesso alle zone a traffico limitato dei centri storici (pag. 65 DP)
- Definizione della proposta di valorizzare le sinergie fra mobilità sostenibile legata ai percorsi casa-scuola e casa-lavoro con gli obiettivi di sicurezza stradale. L'incentivazione dei percorsi sicuri casa-scuola rappresenta una rilevante azione in grado di promuovere comportamenti sostenibili sotto il profilo ambientale, sicuri e capaci di formare l'approccio alla strada, per una categoria di utenti particolarmente vulnerabili, ovvero i bambini e le bambine e i ragazzi e le ragazze (pag. 75 DP)



SICUREZZA NELLA MOBILITÁ - SINTESI ARGOMENTAZIONI E PROPOSTE

Sistema stradale	Troppe strade, anche nuove (es. Cispadana) sulle quali non si fa manutenzione e sui cui non c'è coordinamento Emerge in modo forte che l'auto è un mezzo di trasporto da superare Uso di materiali tossici usati per costruire le strade Importanza manutenzione stradale
Sistema ferroviario	Incrementare trasporto su acqua e ferrovia (centri di raccolta merci sul Po)
Sistema aeroportuale	
Sistema idroviario	Incrementare trasporto su acqua e ferrovia (centri di raccolta merci sul Po)
Sistema portuale	
	Troppi tir sulle strade
	Separazione del trasporto merci dal resto del traffico
Logistica	Centri di raccolta merci sul Po per trasporto su acqua
	Incentivare le imprese per cambiare modalità di trasporto
	Ridurre la quantità delle merci su strada
	Il mezzo pubblico è generalmente più sicuro tranne: se si sta in piedi; se si usa di notte; se il predellino è alto; se le stazioni non sono accoglienti e sicure
Trasporto pubblico locale	La sicurezza del mezzo pubblico può essere migliorata: con maggior controllo nelle ore serali; miglioramento di orari e percorsi
	I politici e decisori non prendono di solito l'autobus
	Il mezzo pubblico è meno conveniente se si viaggia in più persone
	Incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici
Mobilità sostenibile	La bicicletta è percepita come un mezzo rischioso perché: gli automobilisti aprono lo sportello e fanno cadere il ciclista; le piste ciclabili non sono sicure (scarsamente illuminate, con ostacoli auto, pali)
	L'uso della bici potrebbe essere incentivato se: fosse possibile portarla in treno e bus; le piste ciclabili fossero progettate meglio rispetto agli altri utenti della strada; fosse possibile utilizzare le corsie del bus
	Aspetti negativi per i pedoni: marciapiedi sconnessi, pericolo per anziani; zebre non illuminate; maleducazione degli altri utenti nei confronti dei pedoni; anche handicap
	Incentivare uso bici
	Percorsi sicuri casa-scuola

	Il mezzo pubblico è generalmente più sicuro tranne: se si sta in piedi; se si usa di notte; se il predellino è alto; se le stazioni non sono accoglienti e sicure
	L'automobilista non rispetta i diritti degli altri utenti della strada, specie quelli deboli
	Non c'è concentrazione alla guida
	La bicicletta è percepita come un mezzo rischioso perché: gli automobilisti aprono lo sportello e fanno cadere il ciclista, le piste ciclabili non sono sicure (scarsamente illuminate, con ostacoli auto, pali)
Sicurezza stradale	Aspetti negativi per i pedoni: marciapiedi sconnessi, pericolo per anziani; zebre non illuminate maleducazione degli altri utenti nei confronti dei pedoni e handicap
	Si producono auto troppo potenti
	Importanza del progettare strade più sicure
	Percorsi sicuri casa-scuola
	Importanza manutenzione stradale
	Le "zone 30"
	Importanza della chiarezza della segnaletica stradale
	Importanza delle nuove tecnologie (segnalazione in auto di infrazioni e rischi)
Ambiente	Troppo uso del suolo e alterazione del clima anche per trasporti
	Necessità maggior coordinamento tra Enti
Pianificazione	Necessità di un ruolo più forte per la Regione rispetto alle decisioni di Province e Comuni; deve poter incidere sulle politiche nazionali dal basso; più forza strategica nella definizione dei protocolli, anche tra con Enti privati (Società del gas, elettrica, di comunicazione)
	Importanza dell'educazione stradale
Cultura-Educazione-Comunicazione-	Difficoltà di rinunciare all'auto per vari motivi: comodità, pigrizia
Informazione	Importanza delle campagne di sensibilizzazione
	Garantire una maggior informazione per scegliere la modalità di trasporto
	La sicurezza del mezzo pubblico può essere migliorata:
PROPOSTE	con maggior controllo nelle ore serali
	miglioramento di orari e percorsi
	L'uso della bici potrebbe essere incentivato se:
	fosse possibile portarla in treno e bus
	 le piste ciclabili fossero progettate meglio rispetto agli altri utenti della strada
	fosse possibile utilizzare le corsie del bus
	Soluzione per pedoni: spostare le strisce di attraversamento un po' più lontano dall'incrocio perché



Ente unico per i trasporti

Meno cartellonistica

Educazione stradale come materia obbligatoria

Corsi di aggiornamento per automobilisti (una volta presa la patente non ci sono più controlli sulla preparazione)

Promuovere campagne di sensibilizzazionecomunicazione

Punire severamente chi usa il cellulare alla guida

Diffondere car sharing

Progettare strade più sicure

Migliorare le tariffe del trasporto pubblico

Rendere riconoscibili i mezzi pubblici ecologici

Organizzare parcheggi sicuri per le bici

Incentivare percorsi sicuri casa scuola

Diffondere le "zone 30"

Segnaletica stradale di dimensioni maggiori, più chiara e meno numerosa

Togliere l'indicazione degli autovelox o metterli più lontano (creano pericolo: gli utenti della strada frenano improvvisamente)

MOBILITÁ BUONA E CATTIVA - SINTESI ARGOMENTAZIONI E PROPOSTE

Sistema stradale	Politiche per il contenimento della mobilità privata (viste anche vicende internazionali che penalizzano il prezzo del petrolio)
Sistema ferroviario	
Sistema aeroportuale	
Sistema idroviario	
Sistema portuale	
Logistica	
	Insufficienza del trasporto pubblico serale. Mancanza di informazioni direttamente alle fermate
	Problema dei tempi di percorrenza, che inducono al non utilizzo del mezzo pubblico (esempio: in 20 anni non ci sono state riduzioni di tempo di percorrenza tra Bologna e Reggio Emilia)
Trasporto pubblico locale	Esempio di Anzola: grande miglioramento del servizio pubblico negli ultimi anni, ma si tende lo stesso ad usare il mezzo privato: problema di condivisione delle scelte (esempio delle piste ciclabili disgiunte e con poca percezione di sicurezza)
	Carenza di servizi serali soprattutto il sabato e i festivi (sarebbe importantissimo per i giovani: secondo gli studenti presenti sarebbero assolutamente utilizzati)
	Problematiche delle infrastrutture per piste ciclabili. Nell'area urbana di Bologna sono troppe le interruzioni, ci si sente minacciati, i Comuni non forniscono dati sulla qualità delle piste ciclabili
	I progetti delle ciclabili devo essere partecipati da chi poi le utilizzerà in modo da avere un ritorno sul vero utilizzo
	Manca un coordinamento tra i Comuni limitrofi
Mobilità sostenibile	Problemi di fruibilità. Impressione che il tema delle ciclabili sia marginale, che servano per passeggiare, non per spostarsi per le necessità lavorative forse perché non collegano servizi, forse dovrebbero essere condivise con i cittadini
	Esperienze europee dove la cultura della bicicletta passa attraverso un servizio di scambio fuori dalle aree urbane
	Manca anche la cultura e l'informazione per l'utilizzo della pista ciclabile
	Car-sharing davvero conveniente in termini di costi?
Sicurezza stradale	
	Dovrebbe esserci informazione sui "costi esterni", come ad esempio il consumo di suolo
Ambiente	"Cattiva mobilità" è il Passante Nord; consumo di terreno agricolo, che non produce più, generando così ulteriore esigenze di trasporto di prodotti agricoli da "esterno"

Pianificazione	Necessità di contenere la dispersione insediativa, anche a livello di politiche urbanistiche locali (Comuni)
	Esperienza delle "città compatte": no a centri commerciali e multisala fuori dai confini della città, sì alle politiche per il rientro della distribuzione all'interno della città
	Fenomeni negativi di urbanizzazioni a cui, successivamente, si aggiungono le infrastrutture. La Regione dovrebbe essere più "intransigente" ed esercitare controllo normativo urbanistico
	Riqualificare il patrimonio edilizio esistente per evitare dispersione sarebbe insediativa
	Necessità di cambiamento culturale sui temi della mobilità
	Miglioramento della cultura della mobilità attraverso tavoli locali e carte etiche della mobilità, una sorta di partecipazione pubblica permanente su questi temi
Cultura-Educazione-Comunicazione-	Trasporto pubblico: mancano informazioni direttamente sulle fermate
Informazione Informazione	Necessità di maggiore condivisione (partecipazione pubblica) dei processi di raccolta e gestione dei dati ma anche dei progetti e feed-back da parte degli utenti reali di servizi e infrastrutture
	L'amministrazione (e l'amministratore) deve esprimere la "didattica della buona mobilità"; deve farsi promotore culturale
	Migliorare la cultura della mobilità attraverso tavoli locali di partecipazione e carte etiche della mobilità
PROPOSTE	Migliorare i servizi di trasporto pubblico, migliorare l'offerta tariffaria; incentivare piste ciclabili, parcheggi scambiatori, il telelavoro
	Trasporto pubblico: di biglietto di corsa singola differenziato sulle fasce orarie incentivando con sconti l'utilizzo nelle fasce di morbida dove gli autobus girano semi-vuoti
	Diffondere la partecipazione pubblica dei processi di raccolta e gestione dei dati, dei progetti, e feed-back da parte degli utenti reali di servizi e infrastrutture
	Contrastare la dispersione insediativa
	Rafforzare funzione della Regione di controllo normativo urbanistico
	Promozione culturale della "buona mobilità"
	La Regione deve finanziare solo i Comuni che programmano (piani della mobilità) e progettano secondo certi standard
	Promozione dell'autoconsapevolezza

QUANDO IL TRAFFICO E' PESANTE - SINTESI ARGOMENTAZIONI E PROPOSTE

	Necessità dell'uso dell'automobile per comprare i prodotti dove costano meno (ad esempio negli ipermercati)
	Costruire meno strade e più ferrovie
Sistema stradale	Disincentivare il traffico su gomma
	Cispadana: non necessaria; si prevedono una serie di strade di collegamento che incidono negativamente sul territorio
	Esperienze non riuscite di iniziative a livello locale per incentivare l'uso dell'autobus o della ferrovia
	Rispetto al totale delle spese per nuove infrastrutture viarie, i finanziamenti per il trasporto ferroviario sono molto limitati
	Necessità di promuovere il trasporto ferroviario, anche livello nazionale e internazionale
Sistema ferroviario	Necessità di maggior coordinamento interregionale
	Costruire meno strade e più ferrovie
	Esempi negativi di sostituzione di servizi ferroviari con corse in autobus
	Importanza delle fermate dei treni in punti strategici
	Punti di interscamio camion-treni ("autostrada viaggiante")
	Difficoltà a salire sui mezzi pubblici con biciclette
Sistema aeroportuale	
Sistema idroviario	
Sistema portuale	
	Problematica dell'attraversamento Bisogna agire anche sull'offerta "Chi produce esternalità deve pagare, che sia impresa o cittadino", in questo contesto il traffico pesante deve pagare le esternalità maggiori
	La Regione può intervenire direttamente, ad esempio ripristinando l'accisa sul gasolio per l'autotrasporto e aumentando i costi di accesso alle aree urbane, o agendo dove si producono le esternalità maggiori
Logistica	Necessità dell'uso dell'automobile per comprare i prodotti dove costano meno (ad esempio negli ipermercati)
	Costruire meno strade e più ferrovie
	Disincentivare il traffico su gomma
	Difficoltà nell'utilizzo dei mezzi pubblici per recarsi nei centri di acquisto
	Disponibilità nel recarsi a fare la spesa con i mezzi pubblici e farsi recapitare la merce a casa. Incentivare le consegne a domicilio
	Necessità di migliore la localizzazione dei centri di acquisto

	Necessità di concentrare i punti di vendita
	Centri storici come sole pedonali dove si possa fare spese e si trovi tutto
	Necessità di punti scambiatori a cintura intorno ai centri
	Piattaforme merci con aziende insediate una vicino all'altra
	Limitazioni temporali di accesso al centro storico
	Uso di veicoli elettrici sia per la mobilità personale che per le merci
	L'organizzazione della logistica urbana
	A chi devono rivolgersi i cittadini per bloccare mezzi pesanti in strade in cui non è consentito la loro circolazione visto (i Comuni non rispondono)?
	Tecnologie specifiche (ad esempio GPS, rooting ecc) per ottimizzare i consumi e l'uso dell'infrastruttura nell'autotrasporto
	Esperienze non riuscite di iniziative a livello locale per incentivare l'uso dell'autobus o della ferrovia
Trasporto pubblico locale	Difficoltà nell'utilizzo dei mezzi pubblici per recarsi nei centri di acquisto
	Disponibilità nel recarsi a fare la spesa con i mezzi pubblici e farsi recapitare la merce a casa
	Incentivare le consegne a domicilio
	Difficoltà a salire sui mezzi pubblici con biciclette
Mobilità sostenibile	Bike sharing e i parcheggi protetti per bici
	Necessità di migliorare la segnaletica
Sicurezza stradale	Importanza dell'educazione e della progettazione delle infrastrutture per la sicurezza
	"Chi produce esternalità deve pagare, che sia impresa o cittadino", in questo contesto il traffico pesante deve pagare le esternalità maggiori
Ambiente	La Regione può intervenire direttamente, ad esempio ripristinando l'accisa sul gasolio per l'autotrasporto e aumentando i costi di accesso alle aree urbane, o agendo
	dove si producono le esternalità maggiori Evidenziare il costo energetico complessivo delle merci che si acquistano
	Rendere percepibili i costi esterni
Pianificazione	Conversione dei mezzi in conto proprio con rottamazione di quelli più inquinanti
	Necessità di coerenza di programmazione a tutti i livelli, Regione, Stato, Comuni
	Problematiche della dispersione urbanistica
	I Piani traffico dei Comuni
Cultura-Educazione-Comunicazione- Informazione	Diffusione dei gruppi d'acquisto e delle consegne organizzate

	Importanza della formazione nell'autotrasporto e del rispetto dei limiti di velocità
	Importanza dell'educazione dei cittadini alla sostenibilità
	Importanza del rendere più percepibili i costi esterni
	Importanza dell'educazione e della progettazione delle infrastrutture per la sicurezza
	Fare pagare chi produce esternalità; riconoscere incentivi per i comportamenti virtuosi
	La Regione può intervenire, ad esempio ripristinando l'accisa sul gasolio per l'autotrasporto e aumentando i costi di accesso alle aree urbane
	Rendere più percepibili i costi esterni
	Favorire il trasporto ferroviario
	Rendere possibile la salita su mezzi pubblici con bici
	Costruire più ferrovie e meno strade
	Aumentare le fermate dei treni in punti strategici
	Migliorare la localizzazione dei centri di acquisto; concentrare i punti di vendita, isole pedonali nei centri storici con possibilità di acquisto; punti scambiatori a cintura intorno ai centri
	Promuovere punti di interscambio camion-treni
	Incentivare le consegne a domicilio; apertura dei negozi su 24 ore
	Incentivare la realizzazione di piattaforme merci
	Limitare temporalmente gli accessi al centro storico
PROPOSTE	Promuovere l'organizzazione virtuosa per la logistica urbana
	Incentivare l'uso di veicoli elettrici sia per la mobilità personale che per le merci
	Evidenziare il costo energetico complessivo delle merci acquistate
	Promuovere i modelli di comportamenti virtuoso di mobilità tramite tavoli locali con altri soggetti e attori (confindustria, artigiani, imprese)
	Ripristinare le corse treno che sono state sostituite da corse autobus
	Disincentivare il traffico su gomma
	Diffondere tecnologie specifiche (ad esempio GPS, rooting ecc) per ottimizzare i consumi e l'uso dell'infrastruttura nell'autotrasporto
	Promuovere bike sharing
	Incentivare la conversione dei mezzi in conto proprio con la rottamazione di quelli più inquinanti
	Promuovere l'educazione stradale e la qualità della progettazione delle infrastrutture ai fini della sicurezza
	La Regione deve intervenire per promuovere la redazione e l'attuazione dei "piani traffico" dei Comuni



Sistema stradalo	
Sistema stradale	Accessibilità al servizio (corse in coincidenza e mirate, fermate ravvicinate, più parcheggi scambiatori, non gradite le corse treno autosostituite, le corse serali urbane ed extraurbane non sono sufficienti dopo le 20 non esistono corse bus)
	Comfort interno (pulizia interna dei treni, sovraffollamento)
Sistema ferroviario	Puntualità delle corse (regolarità nella frequenza dei passaggi)
	Certezza dell'offerta in rapporto al prezzo pagato (anche per comitive e gruppi)
	Aspetti piacevoli dell'essere frequentatori del treno: la "comunità del treno", leggere un libro, condividere scelte e valori, la socialità
	Accessibilità ai treni, stazioni e bus per i disabili e non (bambini etc) ancora troppo difficoltosa
	Treni attrezzati per trasporto biciclette
Sistema aeroportuale	
Sistema idroviario	
Sistema portuale	
Logistica	
	Informazione e azioni di marketing per la diffusione della conoscenza portano a scegliere il tpl
Trasporto pubblico locale	Scarsa informazione sulle opportunità di: interscambio modale (ferro, bus, bicicletta, auto, moto, sosta); disturbo per le rotture di carico; bigliettazione offerta; convenienza dei costi per lo spostamento con tp; bigliettazione integrata (tra i diversi mezzi), flessibile (tariffe adattate al tipo di viaggio), di facile uso e acquisto; " Mi Muovo"; possibilità di costruire il proprio viaggio con i diversi mezzi in tempo reale (travel planner, orari integrati e in coincidenza); conoscenza del sito Mobiliter (chi vi accede lo giudica esaustivo)
	Utilizzo di Mobiliter come unico strumento di informazione e con applicazioni concrete che permettano di calcolare il percorso e il costo del servizio
	Formazione agli addetti alla vendita per fornire informazioni corrette
	Accesso ai diversi siti aziendali che spesso presentano "percorsi tortuosi" per l'accesso alle informazioni
	Sicurezza del viaggiatore (controllo sociale, tutela da borseggi, aggressioni)
	Sicurezza del viaggio (stile di guida)

	Senso civico nell'uso del mezzo pubblico (educazione, pagamento del biglietto, controlli aziendali)
	Puntualità delle corse (regolarità nella frequenza dei passaggi)
	Certezza dell'offerta in rapporto al prezzo pagato anche per comitive e gruppi
	Tempi di attesa alle fermate e corrispondenza con le informazioni
	Tempi di percorrenza dei mezzi
	Corsie preferenziali, onda verde dei semafori ai bus, fluidificazione del traffico
	Piani del traffico con priorità al TP e alla mobilità dolce, controllo e limitazione degli accessi al centro storico, organizzazione della sosta nei centri urbani
	Necessità di coerenza tra l'offerta di TP e il modello di vita quotidiana, in cui è determinante il fattore tempo, che spesso costringe a scelte forzate di mobilità
	Accessibilità ai treni, stazioni e bus per i disabili e non (bambini etc) ancora troppo difficoltosa
	Politiche di mobility manager per spostamenti casa-lavoro
Mobilità sostenibile	Treni attrezzati per trasporto biciclette; Bike sharing, attualmente le bici sono troppo pesanti
	Mobilità ciclabile: es. comune di RE auspica di raddoppiare le piste ciclabili; riconoscibilità dell'infrastruttura ciclabile con protezione per la sicurezza dell'utilizzatore (depositi, rastrelliere), qualità e continuità dei percorsi
	Esempio di "buona pratica": sistema "jungo" (Trentino), condivisione dell'auto con autostop
	Car pooling e car sharing quali modalità complementari al TPL: non sono comode per la difficoltà a far coincidere gli orari, iniziative che accolgono esigenze di nicchia
	Sicurezza del viaggiatore (controllo sociale, tutela da borseggi, aggressioni)
Sicurezza stradale	Sicurezza del viaggio (stile di guida)
	Politiche legate alla sicurezza per i giovani
	Sicurezza nella mobilità ciclabile
Ambiente	Necessità di informazione da parte delle istituzioni sui fattori inquinanti che incidono sulla salute
Pianificazione	Piani del traffico con priorità al tp
	Necessità di condivisione e controllo sulle scelte di politica che vengono fatte dagli enti (es. controllo degli accessi al centro storico)
Cultura-Educazione-Comunicazione-	Informazione marketing per la diffusione della conoscenza portano a scegliere il tpl
Informazione	Formazione agli addetti alla vendita per fornire informazioni corrette

Accesso al travel planner e ai diversi siti aziendali che spesso presentano "percorsi tortuosi" per l'accesso alle informazioni Scarsa informazione sulle opportunità di: interscambio modale (ferro, bus, bicicletta, auto, moto, sosta....); disturbo per le rotture di carico; bigliettazione offerta; convenienza dei costi per lo spostamento con tp; bigliettazione integrata (tra i diversi mezzi), flessibile (tariffe adattate al tipo di viaggio), di facile uso e acquisto; " Mi Muovo"; possibilità di costruire il proprio viaggio con i diversi mezzi in tempo reale (travel planner, orari integrati e in coincidenza); conoscenza del sito Mobiliter (chi vi accede lo giudica esaustivo) Utilizzo di Mobiliter come unico strumento di informazione e con applicazioni concrete che permettano di calcolare il percorso e il costo del servizio

Formazione agli addetti alla vendita per fornire informazioni corrette

Accesso e ai diversi siti aziendali che spesso presentano "percorsi tortuosi" per l'accesso alle informazioni

Senso civico nell'uso del mezzo pubblico (educazione, pagamento del biglietto, controlli aziendali)

Informazione ed educazione alla mobilità, rivolta anche alle categorie con difficoltà motoria; sensibilizzazione su diritto alla mobilità

Importanza della formazione e dell'educazione stradale per i giovani

Necessità di consapevolezza di quanto incidono le scelte di mobilità sui costi e sulle ricadute per la salute

Necessità di informazione da parte delle istituzioni sui fattori inquinanti che incidono sulla salute

Promuovere la conoscenza delle opportunità offerte dal Trasporto pubblico

Maggior informazione e più azioni di marketing per la promozione del TPL

Maggior formazione agli addetti alla vendita per fornire informazioni corrette

Semplificare l'accesso al travel planner e ai diversi siti aziendali

Migliorare l'accessibilità al servizio (più corse in coincidenza e mirate in particolare per i treni, fermate ravvicinate, più parcheggi scambiatori, non gradite le corse treno autosostituite, più corse serali urbane ed extraurbane)

Migliorare comfort interno ai bus (pulizia interna dei treni, sovraffollamento...)

Migliorare la sicurezza del viaggiatore (controllo sociale, tutela da borseggi, aggressioni) e del viaggio (stile di guida)

Promuovere il senso civico nell'uso del mezzo pubblico e politiche legate alla sicurezza per i giovani

PROPOSTE

Migliorare la tempestività e l'affidabilità del servizio: puntualità delle corse (regolarità nella frequenza dei passaggi), certezza dell'offerta in rapporto al prezzo pagato (anche per comitive e gruppi), minori tempi di attesa alle fermate e reale corrispondenza con le informazioni, minori tempi di percorrenza dei mezzi (corsie preferenziali, onda verde dei semafori ai bus, fluidificazione traffico in generale)

Promuovere "piani del traffico" con priorità al tp e alla mobilità dolce

Aumentare controllo e limitazione degli accessi al centro storico

Il tp deve essere coerente con il modello di vita quotidiana ("fame di tempo")

Proposta di registrare le bici personali con chip

Incentivare l'uso della bici con possibilità di caricarla sui treni, prevedendo agevolazioni in abbonamento

Proposta di buona pratica sistema "jungo" (Trentino), condivisione dell'auto con autostop

Treni attrezzati per trasporto biciclette

Per incentivare il mezzo pubblico: maggior qualità dell'offerta, mezzi, orari e costi, sale di attesa accoglienti e fermate più capillari

Rendere più riconoscibili le ciclabili e con protezione per la sicurezza dell'utilizzatore, e con depositi, rastrelliere..., continuità dei percorsi

Promuovere politiche di mobility manager per spostamenti casa-lavoro

Processi di condivisione e controllo sulle politiche di mobilità

I COSTI DELLA MOBILITÁ - SINTESI ARGOMENTAZIONI E PROPOSTE

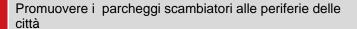
Sistema stradale	
	Come è ripartito il costo del biglietto; quali sono i costi sostenuti dall'amministrazione pubblica
	Il rapporto tra costo del servizio di trasporto pubblico e la qualità del servizio offerto
Sistema ferroviario	Osservazione sul come i costi programmati per i treni regionali risultino inferiori rispetto a quanto è previsto per l'Alta Velocità o quanto è stato finanziato per investimenti sulla rete viaria di interesse regionale (anche se prevalentemente con risorse statali come per esempio per le strade attraverso i decreti "Bassanini")
Sistema aeroportuale	
Sistema idroviario	
Sistema portuale	
Logistica	
	Come è ripartito il costo del biglietto; quali sono i costi sostenuti dall'amministrazione pubblica
	Il rapporto tra costo del servizio di trasporto pubblico e la qualità del servizio offerto
	Scarsa informazione sul tpl
	Criticità nell'uso notturno dei mezzi pubblici da parte dei giovani
	Importanza del confronto con esempi ed esperienze all'estero
	Opportunità nell'aprire il mercato nazionale dei trasporti ad operatori disponibili per aumentare l'offerta di trasporto
	Ricorso all'uso dei taxi collettivi o car sharing
Trasporto pubblico locale	Osservazione relativa al come, generalmente, le scelte del mezzo di trasporto non è influenzata dal costo ma da una bassa aspettativa su cosa può offrire il mezzo pubblico; disponibilità a spendere di più ma per un servizio migliore
	Le problematiche per le famiglie numerose; esempio di come, per la gestione dei figli, una famiglia deve possedere due automobili; esempio relativo a Crespellano che non è collegato da nessun mezzo pubblico ad Anzola, per cui per diverse esigenze si deve gravare sul capoluogo in termini di aumento della congestione
	Iporesi di trasporto pubblico gratuito come conseguenza della scarsa qualità dei servizi
	Ipotesi di liberalizzazione dei taxi collettivi da cui, con il ricavato dalle concessioni a pagamento o con sponsorizzazioni, si potrebbe coprire il costo del trasporto pubblico
	Famiglie numerose non incentivate ad utilizzare il mezzo pubblico e "costrette" all'uso dell'auto

	Ipotesi di utilizzo in leasing dei mezzi del trasporto pubblico locale e riorganizzazione delle aziende del trasporto pubblico locale
	Esempio di come i giovani preferiscono l'utilizzo del mezzo proprio, per tempi certi e comodità
	Il maggior utilizzo dei mezzi pubblici aumentandone l'affidabilità
	Esempio, riguardo la qualità dei servizi, della scarsità di linee bus verso strutture ospedaliere
	Problemi di sicurezza sui mezzi pubblici; l'utente occasionale che si trova a contatto con realtà "difficili" non riprende il mezzo e ha una percezione del mezzo pubblico come poco sicuro
Mobilità sostenibile	Ricerca e utilizzo di tecnologie innovative per la riduzione dei costi
Sicurezza stradale	
Ambiente	
Pianificazione	Evidenza delle incoerenze tra i diversi livelli di pianificazione
	Informazione e comunicazione sui temi della mobilità
Cultura-Educazione-Comunicazione- Informazione	Informazione sulla formazione del costo del biglietto del trasporto pubblico
	Informazione sui temi della mobilità rivolta ai giovani
	Rendere coerente i diversi livelli di pianificazione Promuovere l'informazione sul trasporto pubblico locale
	Rendere completamente "trasparente" il costo del biglietto di trasporto: esempio indicando direttamente sui biglietti acquistati come è ripartito il costo complessivo (costi interni – costi pubblica amministrazione)
	Indicare direttamente sugli inviti ai convegni i treni e i numeri delle linee di autobus utili per raggiungere il luogo dell'incontro
	Promuovere la ricerca e l'utilizzo di tecnologie innovative
PROPOSTE	Promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico
	Promuovere i servizi notturni di trasporto pubblico, in particolare per i giovani
	Attuare confronto con esperienze all'estero di organizzazione del trasporto pubblico
	Aprire il mercato nazionale dei trasporti ad operatori disponibili per aumentare l'offerta di trasporto
	Promuovere l'utilizzo dei taxi collettivi e del car sharing
	Liberalizzazione taxi collettivi
	Azienda unica a livello regionale



	Percezione della congestione molto alta, problema ambientale ma anche di qualità di vita
	Problemi principali legati alla congestione, il traffico pesante e l'uso dell'auto privata (anche fatto culturale)
	Aumento della congestione nel tempo, anche su assi alternativi magari realizzati per ridurre la pressione su assi già esistenti
	L'uso del mezzo privato: i casi di abuso e uso inappropriato alle proprie effettive esigenze; i casi di uso "obbligato" ad esempio per motivi di lavoro
	Criticità legate al tasso di riempimento delle strade e autostrade e al tasso di riempimento delle auto
	Le nuove infrastrutture stradali e i problemi di congestione
Sistema stradale	L'uso di carburanti alternativi e l'auto nella mobilità del futuro
	Necessità di omogeneità nelle scelte progettuali attuate sulle strade di rango statale e provinciale
	Rispetto dei limiti di velocità all'interno
	In linea di principio la creazione di nuove infrastrutture genera nuovo traffico e conseguente necessità di limitare per quanto possibile le nuove strade
	Ipotesi di interventi limitativi dell'uso del mezzo privato e considerazioni sulla generale inefficacia di nuovi limiti
	Problematiche dell'esodo estivo
	I limiti dell'uso dei parcheggi scambiatori: tempi, costi, e comodità ed efficienza negli spostamenti per motivi di lavoro; problema della congestione quando il flusso avviene dal centro alla periferia
Sistema ferroviario	
Sistema aeroportuale	
Sistema idroviario	
Sistema portuale	
Logistica	I problemi della distribuzione delle merci
	La possibilità di incentivi anche economici per promuovere l'uso di veicoli ecologici e del mezzo pubblico
Trasporto pubblico locale	Le difficoltà dello spostamento dal mezzo privato al mezzo collettivo
	Importanza della qualità dei servizi di trasporto pubblico per limitare l'uso dell'auto privata
BE-1-1162	La possibilità di incentivi anche economici per promuovere l'uso di veicoli ecologici e del mezzo pubblico
Mobilità sostenibile	I contro del car pooling: limitazioni orari, costi che devono essere compensati da benefit

	Criticità legate al tasso di riempimento delle strade e autostrade e al tasso di riempimento delle auto
	Necessità di incremento delle piste ciclabili e parcheggi scambiatori per ciclisti
	Uso del mezzo pubblico; car pooling, car sharing o bike sharing; uso di combustibili "puliti"
	Il ricorso a tecnologie innovative
Sicurezza stradale	
Ambianta	Percezione della congestione molto alta, problema ambientale ma anche di qualità di vita
Ambiente	Problema di occupazione di suolo pubblico legato alle dimensioni dei veicoli
	Necessità di integrazione tra sviluppo del territorio, programmazione edilizia degli insediamenti produttivi e dei servizi e pianificazione dei trasporti, che dovrebbe essere precedere
	Ruolo della Regione nella pianificazione
Pianificazione	Troppe automobili nei centri urbani; l'utilità dei parcheggi scambiatori alle periferie delle città
	I criteri da considerare per decidere la necessità di varianti ai centri abitati: dimensioni della città (es. sopra i 50.000 abitanti); impatto del traffico merci sull'attraversamento anche di piccoli centri abitati; localizzazione dei poli produttivi, creazione di poli funzionali omogenei (es. scuole); dati su quantità e qualità dei traffici di attraversamento (potenziamento della rete di monitoraggio dei flussi); interventi di tipo organico per evitare che si risolvano problemi puntuali spostandoli su altri tronchi della rete
	Relazione tra pianificazione territoriale e quella trasportistica; necessità di infrastrutturare i territori prima di consentire la realizzazione di nuovi insediamenti
	Partecipazione dei cittadini nelle scelte pianificatorie
	L'uso dell'auto privata come fattore culturale
	Promozione dell'informazione sui temi di mobilità
Cultura-Educazione-Comunicazione-	La qualità dei servizi offerti in connessione con la necessità di cambiare un'abitudine culturale
Informazione	Promozione di "Mi muovo"
	Partecipazione dei cittadini nelle scelte pianificatorie
	L'importanza e le opportunità della legge regionale sulla partecipazione; la partecipazione a livello locale
PROPOSTE	Integrare la pianificazione dei trasporti con la programmazione edilizia degli insediamenti produttivi e dei servizi
	Rafforzare il ruolo della Regione nella pianificazione
	Incentivi per l'uso di veicoli ecologici e del mezzo pubblico



Migliorare l'offerta dei servizi di trasporto pubblico per limitare l'uso dell'auto privata

Promuovere il car pooling

Sviluppare le piste ciclabili e i parcheggi scambiatori per ciclisti

Assicurare omogeneità nelle scelte progettuali attuate sulle strade di rango statale e provinciale

Promuovere modalità per favorire il rispetto dei limiti di velocità all'interno dei centri abitati (ad esempio, rallentatori o rotatorie in ingresso e uscita dai centri urbani)

Promuovere: uso del mezzo pubblico, car pooling, car sharing, bike sharing

Incentivare la dismissione di auto vecchie

Incentivare i combustibili "puliti"

Incentivare le tecnologie innovative (ad esempio, box robotizzati per il ricovero delle biciclette, informazioni e altri servizi direttamente sugli smart phones, ecc.)

Migliorare la qualità del servizio pubblico per aumentarne l'attrattività

Promuovere i parcheggi scambiatori

incentivare l'informazione e la comunicazione sui temi della mobilità

Ipotesi di "prenotare" il giorno e l'ora della partenza durante l'esodo estivo

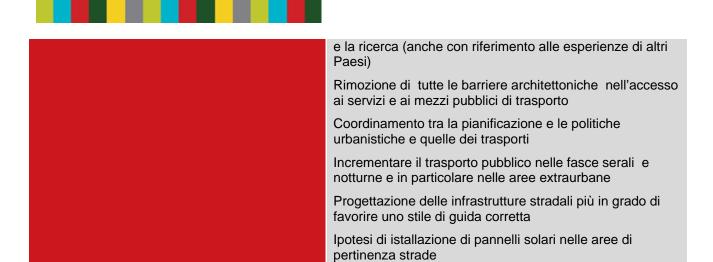
Promuovere la partecipazione dei cittadini nelle scelte di pianificazione, anche a livello locale

LA MOBILITÁ E' UN DIRITTO – SINTESI ARGOMENTAZIONI E PROPOSTE

	Eccessiva allocazione di risorse per la realizzazione di nuove infrastrutture stradali e autostradali e contestuali servizi ferroviari ridotti
	Problema della congestione stradale che penalizza i mezzi pubblici che andrebbero invece migliorati in termini di efficienza soprattutto negli orari di punta
	Miglioramento delle infrastrutture esistenti senza aggiungerne di nuove
Sistema stradale	Necessità di scelte politiche nette e coraggiose per disincentivare il trasporto privato a favore del trasporto pubblico
	L'accessibilità del territorio con il mezzo privato è penalizzata dalla congestione, su cui influisce lo stile di guida; occorre una progettazione delle infrastrutture stradali più in grado di favorire uno stile di guida corretta
	Opportunità di promuovere l'istallazione di pannelli solari nelle aree di pertinenza strade
	Eccessiva allocazione di risorse per la realizzazione di nuove infrastrutture stradali e autostradali e contestuali servizi ferroviari ridotti
Sistema ferroviario	Favorire la mobilità ciclabile aumentando l'offerta di treni che trasportano le biciclette
	Barriere architettoniche nell'accesso ai servizi e ai mezzi pubblici di trasporto
Sistema aeroportuale	
Sistema idroviario	Modalità alternative per il trasporto delle merci quale il potenziamento del trasporto fluviale
Sistema portuale	
Logistica	Modalità alternative per il trasporto delle merci quale il potenziamento del trasporto fluviale
	Necessità di favorire la mobilità pubblica per poter garantire insieme al diritto alla mobilità il diritto alla salute
Trasporto pubblico locale	Aspetti problematici nell'utilizzo dei servizi pubblici di trasporto: in alcune zone inadeguatezza dei mezzi pubblici a rispondere alle esigenze dei cittadini; eccessiva allocazione di risorse per la realizzazione di nuove infrastrutture stradali e autostradali e contestuali servizi ferroviari ridotti; congestione stradale che penalizza i mezzi pubblici
	Criticità nel servizio pubblico serale e notturno in zone extraurbane, essenziale per favorire gli spostamenti dei giovani senza usare l'auto
	Le localizzazioni dei servizi collettivi vanno governate con particolare urgenza per realizzare una "mobilità possibile", perche i cittadini, utenti del territorio e dei servizi possano scegliere di utilizzare il trasporto pubblico

	Marketing del trasporto pubblico
	Esigenza di migliorare la qualità ecologica dei mezzi del trasporto pubblico che per alcuni è percepita molto bassa, soprattutto per il traffico extraurbano
	Disponibilità a pagare di più (ad esempio se si agisce attraverso leve fiscali sulla mobilità privata, tariffe della sosta a pagamento, IVA sui mezzi di trasporto individuali) ma solo se le risorse vengono finalizzate allo sviluppo del trasporto pubblico e a fronte di politiche radicali e incisive sulla mobilità sostenibile
	Necessità di scelte politiche nette e coraggiose per disincentivare il trasporto privato a favore del trasporto pubblico
	Necessità di promuovere il trasporto pubblico
	Barriere architettoniche nell'accesso ai servizi e ai mezzi pubblici di trasporto
	Livello di accessibilità del territorio regionale con il trasporto pubblico giudicato come non omogeneo
	Carenze in particolare nelle fasce serali e notturne e in particolari nelle aree extraurbane
	Mobilità ciclabile e possibilità di trasporto biciclette su treno
	Necessità di idee nuove e originali per migliorare la mobilità sostenibile (ad esempio con marketing del trasporto pubblico)
	Esigenza di migliorare la qualità ecologica dei mezzi del trasporto pubblico
Mobilità sostenibile	Disponibilità a pagare di più (ad esempio se si agisce attraverso leve fiscali sulla mobilità privata, tariffe della sosta a pagamento, IVA sui mezzi di trasporto individuali) ma solo se le risorse vengono finalizzate allo sviluppo del trasporto pubblico e a fronte di politiche radicali e incisive sulla mobilità sostenibile
	Zone a traffico limitato nei centri storici
	Necessità di promuovere il trasporto pubblico
	Piste ciclabili e percorsi pedonali anche gradevoli per incentivare questo tipo di mobilità
	La realizzazione e l'uso di auto elettriche
	La salute è da tutelare in via prioritaria: diritti alla salute e alla mobilità possono convivere se la mobilità è sostenibile
	Divieti di accesso ai centri urbani o le limitazioni di velocità come buone pratiche e non come ostacoli alla circolazione
Sicurezza stradale	
Ambiente	
Pianificazione	Mancanza di coordinamento tra pianificazione dei trasporti, in grado di favorire i servizi del trasporto

	pubblico, e pianificazione urbanistica (residenziale, dei servizi ai cittadini, dei centri commerciali e produttivi)
	Necessità di localizzazioni urbanistiche che favoriscano l'uso del trasporto pubblico
	Organizzazione flessibile del lavoro (come telelavoro) come risposta al problema delle città diffuse
	Pianificazione territoriale come tema centrale, anche a fronte di risorse pubbliche sempre più scarse
	Per la libertà di muoversi occorre: una corretta e coordinata pianificazione per la realizzazione degli insediamenti, delle infrastrutture e dei servizi di trasporto Non realizzare opportunità sempre maggiori di parcheggio all'interno delle zone urbane
	Zone a traffico limitato nei centri storici
	Importanza del coordinamento tra pianificazione e politiche urbanistiche e quelle dei trasporti
Cultura-Educazione-Comunicazione-	Nuovi atteggiamenti e stili di vita individuali verso una mobilità sostenibile
Informazione	Marketing del trasporto pubblico
	Miglioramento dei servizi di trasporto pubblico mezzi pubblici per diminuire la congestione
	Miglioramento delle infrastrutture esistenti senza aggiungerne di nuove
	Promuovere l'organizzazione flessibile del lavoro (come telelavoro) come risposta al problema delle città diffuse
	Promuovere modalità alternative per il trasporto delle merci quale il trasporto fluviale
	Favorire la mobilità ciclabile aumentando l'offerta di treni che trasportano le biciclette
	Potenziare il servizio pubblico serale e notturno in zone extraurbane, essenziale per favorire gli spostamenti dei giovani senza usare l'auto
PROPOSTE	Rafforzare il coordinamento tra i diversi livelli di pianificazione
	Promuovere atteggiamenti e stili di vita individuali verso una mobilità sostenibile
	Limitare le opportunità sempre maggiori di parcheggio all'interno delle zone urbane
	Realizzare zone a traffico limitato nei centri storici.
	Promuovere il trasporto pubblico anche con interventi di incentivazione; ipotesi di uso dell'autobus gratis un giorno la settimana in concomitanza al blocco del traffico automobilistico
	Maggiore capillarità delle fermate del trasporto pubblico
	Realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali anche gradevoli per incentivarne l'uso
	Promuovere la realizzazione e l'uso di auto elettriche
	Impegno dell'Amministrazione Pubblica per l'innovazione



SICUREZZA E MOBILITÁ SECONDO I GIOVANI – SINTESI ARGOMENTAZIONI E PROPOSTE

Sistema stradale	
Sistema ferroviario	Criticità per i ritardi dei treni locali
Sistema aeroportuale	
Sistema idroviario	
Sistema portuale	
Logistica	
	Differenze in termini di accesso ai servizi pubblici tra chi vive in periferia e chi vive nei centri urbani; nei Comuni di provincia difficoltà per orari dei mezzi pubblici e poco compatibili con gli orari scolastici
	Esempi positivi ed esempi negativi di "accordi" delle scuole sugli orari dei mezzi pubblici; disagi nel percorso casa –scuola
	Differenze di costo del biglietto da area ad area
	Apprezzamento per i "taxi rosa" e per gli addetti alla sicurezza sui mezzi pubblici ("divisa gialla")
	Sicurezza del mezzo pubblico nei confronti del motorino
Trasporto pubblico locale	Il tema del "sabato sera" ed esempi di esperienze: auto- organizzazione con mezzi propri (con conducente che non beve alcolici); taxi o un pullman collettivo; di bus dedicati, messi a disposizione dai luoghi di divertimento
	Apprezzamento dell'iniziativa disc-bus organizzata dalle Aziende di trasporto pubblico locale
	Necessità di incrementare i controlli sui biglietti e gli abbonamenti e di sanzionare gli atti vandalici
	Mezzi pubblici dedicati alle attività di svago dei giovani ed in particolare durante la notte
	I costi degli abbonamenti
	Forme di abbonamenti sul modello "Mi Muovo"
Mobilità sostenibile	
	Sicurezza sui mezzi pubblici per le ragazze; percezione di insicurezza in particolare negli orari extrascolastici; poca solidarietà da parte degli altri utenti ed scarsa attenzione da parte di alcuni autisti a quanto succede sul mezzo
Sicurezza stradale	Apprezzamento per la politica del "taxi rosa" e l'istituzione degli addetti alla sicurezza sui mezzi pubblici (gli addetti alla sicurezza cosiddetti quelli della divisa gialla)
	Sicurezza e "sabato sera" ed esempi di esperienze: auto- organizzazione con mezzi propri (con conducente che non beve alcolici); taxi o un pullman collettivo; di bus dedicati, messi a disposizione dai luoghi di divertimento
	Apprezzamento dell'iniziativa disc-bus organizzata dalle Aziende di trasporto pubblico locale

Ambiente	
Pianificazione	
Cultura-Educazione-Comunicazione- Informazione	Importanza dell'educazione alla sicurezza stradale
	Omogeneità dei costi dei biglietti del trasporto pubblico su tutto il territorio regionale
	Assicurare maggior sicurezza sui mezzi pubblici in particolare negli orari extrascolastici e soprattutto nei confronti delle ragazze
PROPOSTE	Necessità di incrementare i controlli sui biglietti e gli abbonamenti e di sanzionare gli atti vandalici
	Incrementare i servizi di mezzi pubblici dedicati alle attività dei giovani, anche servi notturni
	Costi degli abbonamenti in funzione del reddito delle famiglie (sgravi fiscali)
	Promuovere forme di abbonamenti sul modello "Mi Muovo" a prezzi agevolati per giovani

Allegato 3 – Osservazioni scritte presentate durante l'evento "Buona Mobilità"

OSSERVAZIONI SCRITTE

Numero contributo	1
Sistema ferroviario	Per SFM di Bologna: utilizzazione della linea FS di Cintura fra Anzola -Lavino e Tavernelle per nuova fermata sul ponte del Reno (S. Vitalino-Pescarola) e collegamento con Stazione-Fiera e poi bivio Crociali. Così l'aeroporto di Bologna, collegato con la 3 fermata SFM-Bargellino - via Triunvirato (da ripristinare) e San Vitalino (sulla FS di Cintura) non avrebbe più bisogno del costoso progetto People Mover

Numero contributo	2
	Mantenere un livello qualitativo decente nei parcheggi biciclette delle Stazioni ferroviarie (ex tettoie, pulizia, rastrelliere, fondo asfaltato). A Imola, Faenza, Ravenna queste condizioni non sono sempre presenti
Mobilità sostenibile	Taxi collettivo: è simile al car pooling ma con autista professionista. Media tra il servizio collettivo e quello individuale. Se si va in 4, il costo è condiviso. Se si va da soli, lo si sostiene da soli. E' adatto per alcune direttrici preferenziali (stazione-centro, stazione-ospedale, ecc.)

Numero contributo	3
Sistema ferroviario	Perché varie corse ferroviarie vengono sostituite stabilmente da autobus? C'è un vantaggio economico? Ritengo che questa pratica sarebbe da disincentivare il più possibile
Varie	"Buona Mobilità": iniziativa bellissima che serve ad avvicinare alle istituzioni. Da istituzionare nei vari settori

Numero contributo	4
Sistema stradale	Cispadana. Considerando che il 22% del traffico dell'E.R. è rappresentato da traffico di attraversamento, che costruire 1 Km di autostrada costa 15mln di Euro, com'è possibile che si punti alla costruzione della Cispadana come autostrada? Al di là del tracciato più che discutibile in quanto è troppo vicino ai centri abitati e in qualche caso attraversa addirittura aree protette (sarebbe quindi da rivedere finché si è in tempo), ci si chiede perché non si

	costruisce semplicemente una superstrada a due corsie per senso di marcia con accesso e uscita solo da destra, che sia quindi solo a servizio del territorio, dei cittadini e delle imprese locali, e che non diventi quindi ulteriore arteria lungo cui transitino mezzi pesanti "di attraversamento" aggravando ulteriormente l'inquinamento
	I Comuni e le Province hanno tutto l'interesse di farla come autostrada non avendo i fondi, ma poi si commenterà un errore che andrà a scapito dei cittadini oltre che delle finanze pubbliche dato il conseguente aumento della spesa sanitaria
Sistema ferroviario	Com'è possibile che gli incentivi alla ferrovia siano soli 9 mln di € quando un Km di autostrada ne costa 15 mln???
Ambiente	Siamo l'area più inquinata d'Europa: dovremmo essere all'avanguardia ed intervenire in innovazione nel campo di energia e mobilità, invece di attuare progetti vecchi di 20-30 anni che non contribuiscono a migliorare la nostra regione

Numero contributo	5
Sistema ferroviario	Nell'ambito di "Mi Muovo tutto treno" comprendere nell'abbonamento i treni ad AV (Frecciarossa e Frecciargento), come in altre regioni (es. Umbria) Fondi per rafforzarele linee ferroviarie orami quasi abbandonate della bassa romagna, per il trasporto merci e passeggeri es. linea Ferrara-Lavezzola-Faenza
Trasporto pubblico locale	Detrarre l'abbonamento di treni o autobus dalla dichiarazione dei redditi personale

Numero contributo	6
Trasporto pubblico locale	Ho scelto per il mio stile di vita (abito a Bologna) il trasporto pubblico, autobus più treno più bici pubbliche "centroinbici"); anziché essere premiata per la scelta sono penalizzata perché non trovo la corrispondenza, di cui ho diritto, nei servizi offertimi nel contratto di trasporto pubblico

Numero contributo	7
Varie	"Buna Mobilità": migliore gestione degli spazi, maggiori dati di base per le discussioni, più tempo nei gruppi e meno in plenaria

Numero contributo	8
Sistema stradale	La segnaletica stradale deve prevedere solo:- Comuni

	limitrofi o capolinea di strade statali; - parcheggi e stazioni. Tutti gli altri segnali sono solo inutili
Sistema ferroviario	Il trasporto ferroviario locale se vuole essere "metropolitano" deve prevedere (come metro): porte ampie per salita e discesa veloce, linee numerate/colorate con binari fissi ad ogni fermata; cadenza regolare (non "orario") con indicatori di tempo rimanente per successiva corsa
Mobilità sostenibile	Le ZTL vanno segnalate con cartelli di amplissime dimensioni non piccoli e nascosti
Sicurezza stradale	La segnaletica stradale deve prevedere solo: comuni limitrofi o capolinea di strade statali; parcheggi e stazioni. Tutti gli altri segnali sono solo inutili
	Esigenza del metano self-service come in Europa
Pianificazione	I parcheggi di interscambio vanno fatti ai caselli e segnalati già in autostrada (prima parcheggi prima smetti di preoccuparti del parcheggio)

Numero contributo	9
Sistema stradale	Il Passante autostradale Nord, importato dal PTCP di Bologna è una scelta antiquata per le condizioni del traffico attuale, devastante per la pianura coltivata. La distruzione di aree agricole periurbane contrasta con le scelte di un'agricoltura a Km 0, induce ulteriore dispersione degli insediamenti urbani e produttivi a danno delle aree naturali sia per il nastro autostradale che per la necessità di nuove cave di inerti. E' una pressione da contrastare decisamente a favore degli attraversamenti ferroviari. Il contenimento del traffico privato conseguente al "picco del petrolio" permetterà una migliore utilizzazione della rete stradale esistente, inclusa la tangenziale di Bologna e rende superfluo, oltre che dannoso, l'investimento di risorse nella Bretella del Passante Nord
Ambiente	Passante Nord: la distruzione di aree agricole periurbane contrasta con le scelte di una agricoltura a Km 0, induce ulteriore dispersione degli insediamenti urbani e produttivi a danno delle aree naturali sia per il nastro autostradale che per la necessità di nuove cave di inerti

Numero contributo	10
	A pag. 9 della Relazione, si ammette che il PRIT98 aveva formalmente considerato gli obiettivi del Protocollo di Kyoto con l'evidente difficoltà di dover gestire le novità dell'ultim'ora
Ambiente	A parte che gli obiettivi di sostenibilità, erano ben conosciuti se lo si voleva tradurre in pratica, già molto prima di Kyoto, che era un crocevia molto morbido di quelle politiche, che cosa c'è di nuovo e di sostenibile in questo PRIT?

Appare un pò strabico:

si guarda ad oriente (Kyoto) ma si plana su un altro punto cardine: il Nord del Passante:

- è un'autostrada l'orizzonte trasportistico della regione ER che si professa "attenta all'ambiente?"
- e il cemento è forse sostenibile?
- il consumo di suolo va verso la strategia 20-20-20
- l'inquinamneto autostradale che si riversa nelle città e si insinua in atmosfera è altra cosa dei gas climalteranti?

E' la solita litania pseudo-ambientalista che serve a "nobilitare" orrori progettuali

Numero contributo

11

Sistema ferroviario

Attualmente c'è la linea Faenza-Firenze. Per andare a Firenze, cittadini e turisti devono recarsi a Faenza in auto e da lì prendere il treno. Varrebbe la pena partire da Ravenna e così poter caricare anche la bici

Numero contributo

12

Varie

Con l'aumento della popolazione aumenterà la mobilità, occorrerà diminuirla dove è possibile. Nella scuola e diverse attività introdurre la F.A.D. (Formazione a distanza) esempio per quattro giorni, un giorno di mobilità di frequenza per uso di laboratori e socializzazione. Le scuole dovranno avere nelle vicinanze strutture di accoglienza investire adesso per recuperare dispendio di inutili energie domani

Numero contributo

13

Sistema ferroviario

SFR Casalecchio: Mi è capitato di farmi lasciare a Casalecchio per raggiungere Bologna centro in treno. Non avevo previsto questo, mi immaginavo di trovare almeno una biglietteria automatica. Non funzionava. Ho cercato di capire se c'erano altre macchine o una biglietteria umana. I locali delle stazioni erano chiusi in disordine e nel complesso la stazione trasmetteva un certo squallore, le informazioni per i 4-5 binari erano confuse oppure chi non era familiare percepiva questo. Comunque salgo sul treno e mi reco subito dal controllore nella carrozza di testa. Gli spiego il problema del biglietto e mi dice che deve applicare il sovrapprezzo di 5€ (5+1)=6 €da Casalecchio a Bologna. Lamento il fatto ma mi dice che "c'è scritto"!....

Comunque sul treno c'erano dei ragazzi che non avevano il biglietto erano con lacrime a tentare di farlo alla

macchinista. Non hanno detto nulla al controllore e nessuno li ha controllati. Il controllore non ha controllato i biglietti a nessuno nelle tratte Casalecchio-Bologna

Perché? I controllori hanno momenti di confronto con i dirigenti? Trasmettono i disagi degli utenti? Sono ispezionati?

In media quanti giorni passano prima che una macchina emettitrice venga riparata?

Perché non si deroga quando le macchine non funzionano?

Perché il disservizio deve pagarlo sempre l'utente?

Perché non lo pagano ad esempio solo i dirigenti del settore e i loro subalterni?

14 **Numero contributo** La FS, oltre a dismettere scali merci, demoliscono gli scambi delle diramazioni di binari morti ad accesso privato (singole industrie o mercati) che si da stazioni o posti di blocco. E' un errore perché preclude la distribuzione di rami di binari per scali minori o piattaforme che potrebbero migliorarne l'accessibilità della rete (vedi esempio svizzero degli scali con piano caricatore, distribuiti in ogni stazione presidiata. E' possibile che la Regione E-R impedisca o Sistema ferroviario selezioni tali dismissioni (es. stazione di Tavernelle EM) per non ripetere il disastroso errore delle soppressioni ed alienazione dei "rami secchi"? (ad esempio presso la stazione di Tavernelle esiste un resto di scalo FS che era collegato a una diramazione verso l'ex officina Fochi. Ora, nei pressi si sono insediati dei grandi trasportatori come TOPCO e il Parcel Service delle Poste italiane. Potrebbero essere interessati a un collegamento diretto su ferro

togliendo tanti camion dalle strade

Numero contributo	15
Sistema stradale	Ripensare il modello di viabilità di vallata del Marecchia eliminando il progetto delle strade di gronda. Tale progetto sembra essere il doppione dell'attuale S.P.14
Ambiente	Vallata del Marecchia, progetto delle strade di gronda Questo progetto avrà un fortissimo impatto su tutta la vallata del fiume Marecchia. Alcuni tracciati proposti inistono su aree di ricarica della falde e su aree protette. Anche l'impatto sul paesaggio sarà grave perché si continua a sottrarre suolo agricolo. Difendiamo i beni comuni come l'acqua e il paesaggio dotandoci di sistemi di sviluppo più dolci
Pianificazione	Il PTR ci sprona a contrastare il fenomeno dello sprawl urbano, facciamolo veramente. Si potrebbero risolvere i problemi della mobilità di vallata gestendo meglio la rete attuale e mettendola in sicurezza

Numero contributo	16
Sistema stradale	Togliere la previsione della cosiddetta "strada di gronda" in Comune di Santarcangelo di Romagna in quanto fonte di squilibrio nei flussi di traffico fra SP258 "Marecchiese" e SP14 "Santarcangiolese". Al suo posto prevedere messa in sicurezza della viabilità esistente e raccordi fra le due arterie in grado di evitare la costruzione di una ipotizzata nuova strada molto impattante per la Valmarecchia

Numero contributo	17
	Potenziare treno+bici
Mobilità sostenibile	La mobilità è un diritto, la salute anche, non possono entrambe essere pagate molto. Altrimenti ad essere liberi e sani saranno solo i ricchi

Numero contributo	18
Sistema stradale	Cispadana: sono contrario alla trasformazione dell'attuale Cispadana in autostrada. Adesso è un'importante via di comunicazione per i paesi vicino a Ferrara che dirotta il traffico automobilistico dai centri abitati (es. Corporeno, Dosso, Mirabello, Vigarano). Dopo la trasformazione, oltre all'incremento dell'inquinamento, ci sarà una regressione e congestione del traffico locale. Propongo la riapertura della tratta ferroviaria Ferrara-Modena, con il collegamento con Cento, San Giovanni in Persiceto e Crevalcore
Sistema ferroviario	Propongo la riapertura della tratta ferroviaria Ferrara- Modena, con il collegamento con Cento, San Giovanni in Persiceto e Crevalcore Maggiori interscambi gomma-rotaie se possibile con treni che montano direttamente i mezzi pesanti se non anche le autovetture
Logistica	Punti di raccolta per i prodotti locali con servizio a domicilio
Mobilità sostenibile	Abbassamento e riduzioni dei tempi per i mezzi pubblici con anche un aumento per chi utilizza mezzi di trasporto inquinanti o che creano costi esterni (incentivazione inversa con la possibilità di usufruire di un servizio sostenibile sia economicamente sia ecologicamente)
Ambiente	Riconversione e controllo emissione di tutti i mezzi (camion, autobus, automobili) prima in metano e successivamente elettrici

Numero contributo	19
Sistema ferroviario	Con riferimento ai treni, sarebbe utile aumentare la pulizia e sicurezza. In occasione di eventi come la white night di arte a Bologna ecc. si potrebbe incentivare l'utilizzo dei treni garantendone il servizio e la sicurezza e magari abbassando leggermente il prezzo dei biglietti. Certi treni circolerebbero comunque a certi orari aumentando il numero di passeggeri e diminuendo un pò i prezzi si incasserebbe sicuramente di più e si avvicinerebbe la gente all'uso dei treni. Il treno di sera lo si percepisce tuttora come pericoloso per l'incolumità fisica
	E' interessante l'offerta della Baviera che ha istituito un biglietto del treno regionale per i weekend a un prezzo sui 12€ fino a 5 persone, che è poi il principio dell'auto: all'aumentare del numero di occupanti diminuiscono il costo/persona. Ed è il motivo per cui se da solo vado a Bologna mi conviene il treno ma se siamo 4 amici la macchina è più conveniente perché divido i costi mentre in treno si quadruplicano
Mobilità sostenibile	Sarebbe utile che la Regione richiedesse ai produttori di autoveicoli la produzione di auto elettriche della dimensione di una 500, incentivandone l'acquisto da parte dei cittadini, certo non sostituirebbero le auto ad alimentazione tradizionale, utili nei viaggi lunghi ma per gli spostamenti di breve raggio contribuirebbero in modo fondamentale a migliorare la qualità dell'aria
Ambiente	E' possibile che quasi ogni capoluogo di provincia della Regione abbia superato il livello di PM10 sulle 80 volte in un anno? (dati Mal d'aria, Lega ambiente) o che qualche settimana fa in una giornata di sole e pressoché primaverile a Modena le autorità abbiamo dovuto comunicare di evitare le attività all'aria aperta in quanto l'aria era insalubre!

Numero contributo	20
	Per quanto riguarda i treni, io che viaggio molto spesso (anche tipo pendolare) in tutte le stagioni dell'anno e da 30 anni a questa parte, ho visto un peggioramento del servizio, treni d'estate e alle ore di punta, senza aria condizionata, con un disagio grandissimo sulla salute
Sistema ferroviario	Molte porte dei treni regionali sono rotte e quindi bloccate da almeno 15 anni, se non la vedi al momento di scendere, dovendo fare tutto il vagone o vagoni, spesso quando non puoi passare per la troppa gente, rischi di saltare la località prescelta per scendere solo a quella successiva!
	Inoltre le ritirate (W.C.) sono spesso inagibili e sporche senza acqua nè carta igienica ecc. anche per 3 o 4 mesi nonostante le telefonate o scritti al call center di Trenitalia che auspica in continuazione le segnalazioni degli utenti
	Quando nel periodo estivo o per certe festività o ponti, ci

	sono persone che hanno il biglietto di 2° classe che occupano anche con le innumerevoli valige postazioni e corridoi di 1 classe (io ho la 1 classe) senza che venga un conduttore o personale della POLFER e non si può raggiungere neanche il capotreno
Trasporto pubblico locale	Osservazioni: cani sugli autobus senza museruola e privi di biglietto, contravvenendo alle norme del contratto di trasporto e a scapito della sicurezza di tutti. Propongo: poiché uso solo i mezzi pubblici (autobus+treno+bici (circuito centro in bici del Comune) e molto di frequente e non c'è il controllo adeguato, di essere autorizzata e messa in condizioni di fare io stessa tale controllo, bloccando l'autobus ed eventualmente, se ne ravviso la necessità, in attesa della forza pubblica (o vigili stradali) come fa di solito il vostro controllo quando gli utenti non pagano il biglietto o contravvengono alle norme del contratto di trasporto
	Per quanto riguarda l'aria condizionata negli autobus stessa storia del treno, solo che molte volte sono gli autisti stessi che non sopportando per tanto tempo (credo 6 ore) l'aria condizionata, la spengono, dicendo che è rotta. L'ho potuto verificare perché telefonavo all'ATC chiedendo il controllo dell'autobus che risultava invece efficiente. Fornite assieme alle divise anche un berretto di lana ed uno scialle o sciarpa, e lasciate a chi ne ha diritto (utente) i fare un viaggio decoroso senza rischi per la propria salute

Numero contributo	21
Sistema stradale	Partiamo purtroppo da un Piano di trasporti passato che ha fatto delle scelte superflue e non del tutto condivise con la popolazione e non certamente ambientalmente compatibili e nemmeno rispetto alla salute. Tipo l'autostrada Cispadana e la bretella Campogalliano- Sassuolo
Trasporto pubblico locale	Ristrutturazione e potenziamento del servizio pubblico autobus a Modena città e anche periferia Non incentiva ma penalizza l'utilizzo degli autobus con servizio raro e non capillare
Varie	Mi auguro che questa iniziativa tenga conto delle proposte e critiche emerse e non resti solo un evento mediatico

Numero contributo	22
	Iniziare una pubblicità fotografica che evidenzi i comportamenti da tenere e utilizzare gli oggetti a disposizione e "giubbini ad alta visibilità" triangolo ecc.
Sicurezza stradale	Utilizzo (anche obbligatorio) giubbino ad alta visibilità non solo -o solo- ai ciclomotori e moto nelle ore notturne o scarsa visibilità, nebbia, pioggia ecc.
	Preparare un progetto come quello nostro che si articolerà nella teoria e pratica con tanto di attestato finale;

	applicabile sia nelle scuole materne - elementari e medie non in forma sporadica, divulgato anche in video-conferenza. "Andar per strada" quando i piccoli diventano grandi (distretto scolastico S. Rocco Faenza - RA) in collaborazione con Polizia Municipale - Corcerossa Faenza e volontari - Ass. fa per te. Progetto: più luce per i soccorsi. Migliorare la segnaletica verticale (pronto soccorso-nominare ronde ecc.) e orizzontale per diminuire i tempi di percorrenza quindi applicare la catena della sopravvivenza
Cultura-Educazione-Comunicazione-	Iniziare una pubblicità fotografica che evidenzi i

Cultura-Educazione-Comunicazione-Informazione

Iniziare una pubblicità fotografica che evidenzi i comportamenti da tenere e utilizzare gli oggetti a disposizione e "giubbini ad alta visibilità- triangolo" ecc.

Numero contributo	23
Sistema ferroviario	Incrementare il servizio ferroviario
Trasporto pubblico locale	Possibilità di utilizzare i mezzi pubblici (autobus all'interno delle città, treni per gli spostamenti tra diverse città) durante le ore notturne dei fine settimana e le giornate festive. Per i giovani, per ridurre gli incidenti del sabato sera, per favorire e aumentare l'utilizzo dei mezzi pubblici
	Incrementare la rete delle piste ciclabili, coordinando la loro continuità in corrispondenza dei confini degli enti locali fra varie amministrazioni
Mobilità sostenibile	Bike sharing e mezzi pubblici: incrementare e di maggior qualità devono sostituire la macchina
	Immagine coordinata per i mezzi pubblici, bike sharing, car sharing MI MUOVO ottimo scelta ma da sviluppare e perfezionare in relazione alle diverse tipologie di utenza
Pianificazione	Se viene realizzato un nuovo insediamento residenziale, nuovo centro commerciale, nuovo insediamento produttivonuova lottizzazione, verificare prima la presenza di mezzi pubblici, se non presente prima, realizzazione delle infrastrutture e dei collegamenti collettivi, poi gli edifici (con altri servizi di supporto che possono garantire l'utilizzo di tali parcheggi o non promuovere la loro non fruizione)
	Parcheggi scambiatori sull'Adriatica in modo da decongestionare il traffico presente nella riviera durante il periodo estivo.
	(Cartina disegnata a mano):
	Località balneare (Cesenatico, Marina di Ravenna, Riccione)
	Parcheggi scambiatori dove chi parcheggia l'auto può prendere l'autobus, oppure la bici (a noleggio)
	Filo verde: conversione ciclo-pedonale tra diverse località
	Incrementare il servizio ferroviario nel periodo estivo
	La viabilità privata e delle merci va spostata all'esterno delle città

La città deve riprendere una dimensione umana. Al suo interno ci si deve muovere in bici e con l'utilizzo dei mezzi pubblici

Cultura-Educazione-Comunicazione-Informazione

Più partecipazione dei cittadini alle questioni della mobilità e della trasformazione del territorio

Numero contributo	24
Sistema ferroviario	Riapertura sale aspetto stazioni
	Registro delle biciclette (con chip/RFID per scoraggiare furti)
Mobilità sostenibile	Controllo della qualità dei Km di piste ciclabili
	Pass per gli abbonati annuali nelle giornate di blocco del traffico

Numero contributo	25
Varie	Partecipazione il facilitatore deve essere esterno

Numero contributo	26
Sistema ferroviario	Revisione fermate linea Calderara Bologna Modena- Cento-Ferrara

Numero contributo	27
Sistema stradale	No alla Cispadana: esempio di spreco soldi/territorio e inquinamento dell'aria
Ambiente	La nostra Amministrazione non dà nessuna importanza alla salute del cittadino e non dà importanza allo sperpero di denaro pubblico e alla distruzione del territorio per una mera politica dei trasporti
Varie	Il messaggio che passa da questa riunione è che la Regione attribuisce la responsabilità non responsabilità civica del cittadino. Di tutto questo non è vero nulla. La nostra Amministrazione non dà nessuna importanza alla salute del cittadino e non dà importanza allo sperpero di denaro pubblico e alla distruzione del territorio per una mera politica dei trasporti

Numero contributo	28
Sistema ferroviario	Unire al materiale rotabile del servizio ferroviario regionale carrozze adatte al trasporto passeggero + bicicletta, in

	particolare nelle canoniche ore di punta nei periodi di maggior domanda di mobilità
Ambiente	Può un Servizio essere causa della perdita di materia prima, "terreno agricolo" necesssario per produrre cibo fondamentale per la vita delle persone? Materia prima persa per sempre, ce lo possiamo permettere? Strade o

Numero contributo	29
Ambiente	Può un Servizio essere causa della perdita di materia prima, "terreno agricolo" necessario per produrre cibo fondamentale per la vita delle persone. Materia prima persa per sempre. Ce lo possiamo permettere?
Pianificazione	Nel pensare alla progettazione del nuovo PRIT credo non si possa prescindere dal fare alcune considerazioni:
	a cosa serve principalmente un territorio?
	- luogo d'insediamenti?
	 materia prima necessaria al sostentamento delle popolazioni insediate?
	- sviluppo di relazioni e servizi?
	ecc. ecc.
	La mobilità ricade certamente nell'ambito dei servizi che si sviluppano in seguito all'insediamento delle persone

Numero contributo	30
Sistema ferroviario	Uso ferrovia per merci non deperibili - azione sul trasporto merci (pag. 28 Guida alla Discussione)
Logistica	Agricoltura di prossimità - acquisti senz'auto - azioni contro l'acqua in bottiglia che costringe moltissimi consumatori all'uso dell'auto per fare la spesa (pag. 30 GAD)
	Uso ferrovia per merci non deperibili - azione sul trasporto merci (pag. 28 Guida alla Discussione)
Trasporto pubblico locale	Concentrare le risorse solo nel trasporto pubblico a gas; elettrico, è da potenziare quest'ultima fonte perché autoproducibile (FV, biomasse, eolico, ecc)
	Concentrare le risorse sulla mobilità ciclo-pedonale, rete come da manuale FIAB
Mobilità sostenibile	Spazio per (taxi collettivo - specie per zone non direttamente servite dal trasporto pubblico o scomode per mobilità ciclopedonale)
	Modello Curitiba/Bogotà per corsie riservate (pag. 38 Guida alla Discussione)
	Car pooling

Ambiente	Agricoltura di prossimità - acquisti senz'auto - azioni contro l'acqua in bottiglia che costringe moltissimi consumatori all'uso dell'auto per fare la spesa (pag. 30 Guida alla Discussione)
	Il verificarsi del picco petrolifero fa sì che non si possa più parlare di "diritto alla mobilità" come è pensato "correttamente" nel PRIT, correttamente per un paradigma molto diverso.
	Va senz'altro mantenuta comunque: coerenza col Piano Territoriale Regionale, Piano Paesaggistico (pag. 37 Guida Alla Discussione)
Pianificazione	Fermare il consumo di territorio, tendenza all'aumento immotivato della percorrenza (pag.17 Guida alla Discussione)
r iaimicazione	Necessità dell'auto (€ 4000/anno), costi complessivi di manutenzione + risparmio salute e costi incidenti - Liberazione risorse per cittadini Regione
	Spazio per (taxi collettivo - specie per zone non direttamente servite dal trasporto pubblico o scomode per mobilità ciclopedonale)
	400.000€/40 = €10.000 per autobus no manutenzione più biglietto
	5.000.000€/500 = €10.000 idem (treno)

Numero contributo	31
Trasporto pubblico locale	Una soluzione per incentivare l'so dei mezzi pubblici potrebbe essere quello di offrire dei servizi accessori, anche a pagamento, durante la corsa. Ad esempio una copertura wi-fi, quotidiani, riviste e possibile consumazione di una colazione o di uno spuntino
Mobilità sostenibile	Per incentivare la conversione dei mezzi e promuovere un uso responsabile dei mezzi di trasporto potrebbe essere fatto attraverso un pedaggio differenziato in base al tipo di carburante utilizzato e a seconda del numero dei passeggeri o di carico
	Altro tema non toccato in questa giornata è la guida attraverso un pilota automatico. E' una questione già studiata e sperimentata che potrebbe incidere notevolmente alla riduzione degli incidenti stradali e dei costi esterni come danni alle infrastrutture e congestioni causate da errori umani

Numero contributo	32
Mobilità sostenibile	Applicazione assistita dagli Enti locali del sistema di autostop promosso dall'Associazione JUNGO - ora attuato nella Provincia autonoma di Trento (da due anni)e in altre province (MN) (www.jungo.it)

CREDITI E RINGRAZIAMENTI

L'iniziativa "Buona Mobilità" è stata promossa dall'Assessorato Programmazione territoriale, urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, logistica e trasporti della Regione Emilia-Romagna: Assessore Alfredo Peri.

Il processo partecipativo è stato 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.

I contenuti del progetto sono tratti dai risultati del laboratorio formativo "4PER-Progettazione partecipata per le politiche pubbliche" della Regione.

PER IL RAPPORTO FINALE

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

Coordinamento tecnico e organizzativo: Gian Franco Pelleri, Servizio Affari generali, Giuridici e Programmazione finanziaria della Direzione Generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità.

Coordinamento editoriale, redazionale e grafico, Teresa Valentina Sblendorio, Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità.

Analisi dei contenuti tecnici e contributo alla elaborazione: Denis Barbieri; Massimo Farina; Patrizia Mastropaolo; Emanuele Moretti; Gian Franco Pelleri; Analia Rutili; Marco Zagnoni.

Contributo per la parte metodologica: Andrea Pillon e Giulia Stagi (Avventura Urbana); per la parte relativa alla comunicazione dell'evento: Gisella Gardi e Teresa Valentina Sblendorio; per l'analisi dei risultati del sondaggio on line e del questionario di gradimento sull'evento: Antonella Forti, Sabrina Franceschini e Michela Monacelli del Servizio Comunicazione, Educazione alla sostenibilità.

Le foto sono tratte dall'archivio dell'evento "Buona Mobilità", realizzato da Duccio Burberi di Avventura Urbana e dall'archivio fotografico della Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità, realizzato da Gisella Gardi, Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità.

PROGETTAZIONE E ORGANIZZAZIONE DELL'EVENTO "BUONA MOBILITÁ"

Hanno collaborato: Denis Barbieri; Germano Biondi; Laura Brugnolo; Mario Cerè; Giuliana Chiodini; Maurizio Dall'Ara; Irene Salvatrice Di Bennardo; Francesco Saverio Di Ciommo; Massimo Farina; Fabio Formentin; Stefano Filippini; Gisella Gardi; Gabriella Ghiselli; Patrizia Mastropaolo; Patrizia Melotti; Sabrina Mingozzi; Emanuele Moretti; Roberta Morico; Antonella Nanetti; Gian Franco Pelleri; Monica Pirazzoli; Federica Ropa; Analia Rutili; Annalisa Schembri; Teresa Valentina Sblendorio; Tommaso Simeoni; Cesare Sgarzi; Maurizio Tubertini; Emanuela Bergamini Vezzali; Andrea Virgili; Marco Zagnoni.