

BUONA MOBILITÀ

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

26 FEBBRAIO 2011

INSTANT REPORT





saluti

ALFREDO PERI

Assessore Programmazione territoriale, urbanistica.
Reti di infrastrutture materiali e immateriali.
Mobilità, logistica e trasporti
della Regione Emilia-Romagna



Volevo ringraziare in modo sincero tutti i partecipanti a questa giornata, in particolar modo perché trattandosi di un sabato la forte partecipazione è un importante segnale della voglia di confrontarsi su temi che hanno un impatto diretto sulla vita di ognuno di noi: la mobilità e i trasporti.

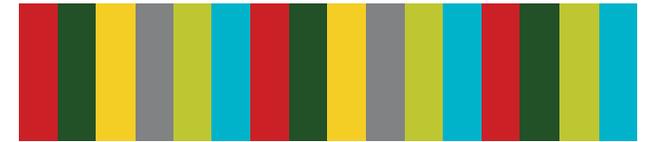
Dal momento che la richiesta di partecipazione è stata superiore ai posti messi a disposizione, la Regione ha dovuto procedere a una selezione dei partecipanti sulla base di alcuni criteri: in primo luogo quello della provenienza geografica, al fine di garantire la massima rappresentanza dei diversi territori dell'Emilia-Romagna, e a seguire quello del genere, dell'età e della data di iscrizione all'evento. L'obiettivo è stato quello di formare un gruppo di ascolto il più differenziato possibile, in modo da rappresentare interessi e visioni diverse.

“Buona Mobilità” è per noi un **evento sperimentale**, visto che si tratta della prima esperienza di democrazia partecipata per il nostro Ente e che è la prima volta che apriamo la partecipazione su un atto di pianificazione complesso come il Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT). Si tratta del 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. Si inserisce all'interno di uno strumento di pianificazione più complesso, il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato di recente, e ne è il primo strumento operativo e attuativo.

Il precedente Piano dei trasporti è stato approvato nel 1998 e ha chiuso il suo orizzonte temporale nel 2010. Rispetto all'elaborazione del nuovo PRIT è stato predisposto e approvato il **DOCUMENTO PRELIMINARE**, che contiene le strategie e gli obiettivi regionali e, a dicembre 2011, si è conclusa la **CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE**, rivolta 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, al fine di aprire la concertazione sul nuovo PRIT.

Con questa iniziativa di partecipazione abbiamo voluto attivare un processo di ascolto aperto ad un pubblico vasto, rivolgendosi principalmente a quei soggetti che normalmente non partecipano alla formazione delle decisioni pubbliche: i cittadini. Solitamente infatti la Regione incontra altri Interlocutori istituzionali. Il lavoro di oggi quindi completa il percorso che porterà all'elaborazione del nuovo PRIT.



Il primo prodotto di questo evento partecipativo sarà un instant report, cioè un resoconto che verrà subito distribuito a tutti i partecipanti e che conterrà quanto emerso all'interno dei diversi tavoli di lavoro. Circa 15 giorni dopo l'evento di oggi, funzionari e tecnici del settore discuteranno i risultati emersi al fine di trarre un **bilancio complessivo dell'intero processo** e redigere il **"documento di proposta partecipata"**, che conterrà indicazioni e orientamenti alla Regione per la redazione del nuovo Piano dei trasporti. Successivamente la Regione organizzerà una **presentazione pubblica**, rivolta in primo luogo ai cittadini che avranno partecipato a questo evento di ascolto, durante la quale verranno illustrati i risultati raggiunti dall'evento partecipativo e verrà dato riscontro ai contenuti della "proposta partecipata" all'interno dei documenti di Piano.

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, che si affianca e procede in parallelo rispetto all'iter di

elaborazione del nuovo PRIT, senza peraltro aggravarne il procedimento o incidere sui tempi prestabiliti per la sua conclusione.

Questo evento partecipativo persegue i principi e le finalità della recente Legge regionale (n. 3 del 2010), che ha l'obiettivo di sviluppare la democrazia partecipativa e promuovere una maggiore ed effettiva inclusione dei cittadini e delle loro organizzazioni nei processi decisionali regionali.

Questa giornata di ascolto e di dialogo è il frutto di un **lungo lavoro preparatorio** da parte della Regione e di un grande impegno da parte di tutti coloro che vi hanno partecipato. La progettazione di questo evento trova infatti le basi in un percorso di formazione a cui hanno partecipato circa 40 dipendenti regionali, appartenenti a diversi Assessorati della Regione.

Abbiamo alle spalle 10 anni di lavoro intenso sia sul lato della realizzazione delle infrastrutture sul territorio che su quello della predisposizione di servizi. Uno degli elementi centrali del nuovo PRIT sarà non tanto l'individuazione di nuove infrastrutture di grande rilievo quanto di riuscire nei prossimi anni a governare, gestire e indirizzare la domanda di mobilità, che è oggi fortemente sbilanciata, anche nella nostra regione, verso l'uso dell'auto privata.

La nostra regione sicuramente caratterizzata

da una forte mobilità interna ma, per collocazione geografica, anche da un fortissimo traffico da attraversamento (70% delle merci che si muovono in Italia transitano dall'Emilia-Romagna).

Questa importante occasione di incontro con i cittadini e questo meccanismo sperimentale di partecipazione costituirà per noi **un'importante esperienza da applicare anche in altri contesti** e spero che anche per voi partecipanti sia un'occasione di arricchimento e di confronto.



saluti

PAOLO FERRECCHI

Direttore generale Reti infrastrutturali, logistica e Sistemi di mobilità della Regione Emilia-Romagna



La Regione ha individuato i temi da sottoporre alla discussione pubblica di oggi sulla base di alcuni principi generali:

- l'evento partecipativo si inserisce in una determinata fase dell'istruttoria del procedimento di elaborazione e approvazione del nuovo Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT), ovvero a Documento preliminare approvato e a conclusione della Conferenza di pianificazione; la discussione pubblica perciò si affianca alle forme "istituzionali" di partecipazione, previste dalla legge di settore, e ha ad oggetto le strategie e gli obiettivi regionali per il nuovo Piano dei trasporti, così come definiti dal Documento preliminare;
- le strategie e gli obiettivi definiti dal Documento preliminare sono posti alla discussione attraverso temi di interesse generale per i cittadini, sui quali fosse più semplice esprimere punti di vista basati sulle proprie esperienze;
- la discussione pubblica e l'ascolto dei cittadini potranno pertanto offrire spunti di riflessione, orientamenti e proposte utilizzabili nella fase di redazione del Piano, in termini di visione culturale e priorità di intervento, nonché per individuare le esigenze di informazione e le più idonee forme di comunicazione in tema di trasporti.

I temi scelti e che verranno approfonditi all'interno dei tavoli di lavoro sono:

1) LA MOBILITÀ È UN DIRITTO

Libertà di circolazione e tutela della salute: esigenze a volte contrapposte. Come far coesistere il diritto alla mobilità con il diritto alla salute?

2) VELOCITÀ DI MARCIA E RAPIDITÀ DI SPOSTAMENTO

Quanto tempo impieghiamo per muoverci e quanto incide la congestione. La nostra regione è caratterizzata da livelli di congestione molto elevati, anche per il traffico da attraversamento cui è sottoposta e anche per scelte individuali di spostamento.

3) I COSTI DELLA MOBILITÀ

Quali sono, quanto incidono sulla spesa del singolo cittadino e quanto sull'intera collettività. Spesso sappiamo quanto costa l'uso del mezzo pubblico ma si sottovaluta l'impatto dei costi che incidono su tutti.

4) QUANDO IL TRAFFICO È PESANTE

Trasporto merci e comportamenti individuali negli acquisti: quanto incidono sui problemi di congestione, sicurezza stradale e inquinamento. C'è una mobilità che riguarda le merci che incide pesantemente sul livello di conge-



stione del nostro territorio ma è legata anche a comportamenti di tipo individuale.

5) SICUREZZA NELLA MOBILITÀ

Diritti, doveri, paure e pericoli quando ci muoviamo. Il tema della sicurezza è trasversale perché riguarda tutte le modalità di spostamento.

6) TRASPORTO COLLETTIVO E INDIVIDUALE

Come ci muoviamo e come scegliamo il mezzo di trasporto. Bisogna capire rispetto a una prevalenza nell'uso dell'auto che caratterizza anche la nostra regione come ottimizzare e stimolare l'uso del mezzo pubblico.

7) MOBILITÀ "BUONA" E "CATTIVA"

Muoversi in modo consapevole e responsabile. Utilizzare forme di mobilità sostenibile in modo consapevole e puntare a una "buona mobilità".

Per ciascuno dei temi che sono stati selezionati all'interno dei tavoli di lavoro verranno affrontate una serie di questioni, che si possono sintetizzare con alcune delle domande che sono state inserite nella Guida alla discussione che accompagna questa iniziativa:

1) LA MOBILITÀ È UN DIRITTO

Alcune domande

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

Qualche dato

- 9 milioni di spostamenti al giorno in Emilia-Romagna
- 126 milioni di km percorsi in un giorno medio feriale
- 13.566 km di strade; 1.400 km di rete ferroviaria;
- 30% delle emissioni di gas serra è dovuto al settore trasporti
- 20.411 incidenti stradali nel 2009 in E-R

2) VELOCITÀ DI MARCIA E RAPIDITÀ DI SPOSTAMENTO

Alcune domande

- Qual è la vostra percezione della congestione sulla rete stradale extraurbana della regione?
- Quanto incidono i livelli di congestione del traffico nelle vostre scelte di mobilità?
- Meno velocità sulle strade, al di sotto del-

le prestazioni dei motori e delle capacità di guida degli automobilisti: è un obiettivo condivisibile o la velocità è sempre un valore?

- Quando una strada attraversa un centro urbano è sempre necessario realizzare tangenziali/varianti?

Qualche dato

- 5,9% dell'intera rete ha un livello di saturazione nell'ora di punta >85%
- tempo di spostamento medio sulle strade extraurbane pro-capite nell'ora di punta: 54 minuti al giorno
- Velocità media: 38 km all'ora

3) I COSTI DELLA MOBILITÀ

Alcune domande

- Il "costo" del trasporto è un fattore che incide nella vostra scelta di un mezzo di trasporto? Quali sono gli altri elementi che vi spingono a scegliere un mezzo di trasporto piuttosto che un altro?
- Siete consapevoli che quando scegliete un mezzo di trasporto oltre ai costi che sostenete direttamente ci sono anche costi che ricadono sulla collettività?
- Avete la percezione che il costo del treno e dell'autobus sia troppo alto rispetto ad altri mezzi di trasporto?



Qualche dato

- 14% dei consumi delle famiglie italiane è rappresentato da spese per i trasporti; il 90% delle quali per acquisto ed esercizio di mezzi di trasporto
- un autobus urbano tradizionale costa 400.000 Euro

4) QUANDO IL TRAFFICO È PESANTE

Alcune domande

- Se ordinaste dei prodotti, sareste disposti ad accettare tempi di consegna più lunghi (fino a 7 giorni anziché 24 ore) se questi dipendessero esclusivamente dall'ottimizzazione del carico e del percorso da parte di chi effettua le consegne?
- Quale mezzo di trasporto utilizzate abitualmente per vostri acquisti?
- Saresti disposto a modificare le tue abitudini di spostamento se i luoghi di acquisto in cui ti rechi fossero ben serviti dal trasporto pubblico oppure pensi che l'utilizzo dell'automobile sia irrinunciabile?

Qualche dato

- circa 322 milioni di tonnellate di merci movimentate su strada in E-R (2005), il 27,2% in più rispetto al 2000
- per la spesa alimentare gli spostamenti avvengono prevalentemente in auto (dal 51 al 90%)

5) SICUREZZA NELLA MOBILITÀ

Alcune domande

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

Qualche dato

- dal 2001 al 2009 in Emilia-Romagna le vittime sono diminuite del 48%.
- nel 2009 20.411 incidenti stradali in E-R; 422 vittime; 28.035 feriti
- alto numero di incidenti in ambito urbano; elevato coinvolgimento di utenza "debole"; elevata mortalità negli incidenti in ambito extraurbano

6) TRASPORTO COLLETTIVO E INDIVIDUALE

Alcune domande

- Conoscete le opportunità offerte dal trasporto pubblico?
- Quali azioni ritenete siano più utili per

rendere più attraente l'uso dei mezzi collettivi o alternativi all'auto privata?

- Tempestività e affidabilità sono elementi decisivi per stimolare l'uso del trasporto pubblico?

Qualche dato

- per il 67,7% degli spostamenti è utilizzata l'auto; per il 7,3% i mezzi pubblici; per il 4,2% la moto
- 3.284 autobus; 260 milioni di viaggiatori all'anno sui mezzi di trasporto pubblico locale su gomma
- 900 treni al giorno, oltre 130 mila viaggiatori al giorno sui treni

7) MOBILITÀ "BUONA" E "CATTIVA"

Alcune domande

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

Qualche dato

- negli ultimi dieci anni
- aumento delle piste ciclabili da 405 km a 1.080 km
- aumento delle ZTL da 7,2 kmq a oltre 10 kmq
- aumento delle fermate di tpl: da 7.485 a circa 8.000



introduzione

ANDREA PILLON

Avventura Urbana



L'incontro di oggi è stato organizzato dalla Regione Emilia Romagna per ascoltare i cittadini su temi estremamente importanti che riguardano il modo con cui le persone e le merci si spostano e/o dovrebbero spostarsi in futuro. Pertanto, l'incontro è stato organizzato per ascoltare suggerimenti, critiche e proposte dei cittadini che quotidianamente si spostano per lavoro, per studio o semplicemente per raggiungere luoghi di svago attraverso diverse modalità: chi usa l'auto, chi preferisce il mezzo pubblico, chi la bicicletta o il motorino ecc. Le esperienze di ciascuno di voi sono quindi importanti per indagare e discutere i diversi temi proposti dagli organizzatori e per individuare possibili soluzioni o proposte che potrebbero arricchire il Piano regionale dei trasporti.

L'evento di oggi è costruito per mettere al centro le vostre esperienze, non ci sono relatori invitati a parlare ma funzionari e tecnici della regione che guideranno e faciliteranno le discussioni per piccoli gruppi. Ciascun partecipante ha espresso, al momento dell'iscrizione, le proprie preferenze che sono state considerate dall'organizzazione al momento della composizione dei diversi tavoli di discussione. A ciascun partecipante è stato quindi assegnato un tema e una "stanza" dove poter discutere liberamente per due sessioni di la-

voro della durata di circa un'ora e un quarto l'una. Al termine delle diverse sessioni i vostri facilitatori, coadiuvati da assistenti esperti, scriveranno un report sintetico contenente le principali questioni emerse nel corso delle diverse discussioni.

Al termine della giornata, grazie alla vostra collaborazione, si saranno tenuti 16 tavoli di lavoro i cui risultati saranno riportati all'interno di un instant report che sarà consegnato, al termine dell'evento, a tutti i partecipanti.

L'evento si concluderà con un momento di riflessione collettivo sull'andamento della giornata, sui temi emersi e sui prossimi appuntamenti che accompagneranno l'iter di approvazione del Piano regionale dei trasporti.

Ci aspetta quindi una giornata di lavoro molto intensa che spero possa essere proficua e interessante e nel ringraziarvi ancora della partecipazione, confidiamo nella vostra collaborazione e nella disponibilità al dialogo e al confronto costruttivo anche tra opinioni e punti di vista differenti.

Grazie e buon lavoro.



SESSIONE 1

indice



SALA 1 Sicurezza nella mobilità

SALA 2 Mobilità “buona” e “cattiva”

SALA 3 Quando il traffico è pesante”

SALA 4 Trasporto collettivo e individuale

SALA 5 I costi della mobilità

SALA 6 Velocità di marcia e rapidità di spostamento

SALA 7 La mobilità è un diritto

SALA 8 Sicurezza e mobilità secondo i giovani



SESSIONE 1

sala 1

Facilitato da:

Vanessa Siebezzi

Assistente: Maurizio Dall'Ara

SICUREZZA NELLA MOBILITÀ



HANNO PARTECIPATO:

16 persone provenienti da diverse città della regione.

CLIMA DELLA DISCUSSIONE:

molto coinvolgente in alcuni interventi con grande partecipazione e competenza sui temi, con clima collaborativo e propositivo.

COSA È EMERSO NEL TAVOLO:

Mezzo pubblico (bus e treno)

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

La sicurezza del mezzo pubblico può essere migliorata:

- con maggior controllo nelle ore serali
- miglioramento di orari e percorsi

Il mezzo pubblico è meno conveniente se si viaggia in più persone

i politici e decisori non prendono di solito l'autobus

La bicicletta

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

Auto

Aspetti negativi:

- si producono auto troppo potenti
- l'automobilista non rispetta i diritti degli altri utenti della strada, specie quelli deboli
- andrebbero fatti corsi di aggiornamento per automobilisti (una volta presa la patente non ci sono più controlli sulla preparazione)
- non c'è concentrazione alla guida
- andrebbe punito severamente chi usa il



cellulare alla guida.

- difficoltà di rinunciare all'auto per vari motivi: comodità, pigrizia
- maggior diffusione del car sharing
- progettare strade più sicure

Piedi

Aspetti negativi:

- marciapiedi sconnessi, pericolo per anziani
- zebre non illuminate
- maleducazione degli altri utenti nei confronti dei pedoni
- anche handicap

Soluzioni: spostare le strisce un po' più lontano dall'incrocio perché l'automobilista non rispetta la precedenza

Mobilità in generale

Aspetti negativi:

- troppo uso del suolo, alterazione del clima anche per trasporti
- proliferazione di enti gestori
- troppe strade, anche nuove (vedi Cispadana) sulle quali non si fa manutenzione e sui cui non c'è coordinamento

Soluzioni: ente unico per i trasporti

meno cartellonistica

educazione stradale materia obbligatoria

Educazione

Fare più campagne di sensibilizzazione



SESSIONE 1

sala 2

Facilitato da:
Denis Barbieri

Assistente: Massimo Farina

MOBILITÀ “BUONA” E “CATTIVA”



HANNO PARTECIPATO

Il gruppo partecipante al tavolo di discussione era composto da 19 componenti, con una età media poco sotto i 40 anni uniformemente suddivisa tra uomini e donne. A livello territoriale la rappresentanza maggiore riguarda la zona bolognese e l'area romagnola. Oltre a studenti delle scuole superiori, erano presenti diverse categorie lavorative: liberi professionisti, funzionari pubblici con diverse competenze e responsabilità, membri di associazioni

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

La discussione dopo una breve introduzione da parte del facilitatore è partita con grande interesse, le esperienze personali raccontate da parte dei partecipanti

Hanno generato diversi temi di interesse, spaziando dal trasporto pubblico locale, alla mobilità ciclabile, ai problemi dell'offerta tariffaria, ma soprattutto il cambio culturale.

Il clima si è sempre mantenuto nella cordialità favorendo l'intervento di quasi tutti i partecipanti. Sono emerse molte proposte concrete e non solo denunce di carenze questo ha permesso di mantenere la discussione su un piano estremamente propositivo

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Elementi di discussione condivisi:

- Miglioramento dei servizi di trasporto pubblico
- Miglioramenti sulle infrastrutture delle piste ciclabili
- Cambiamento culturale sui temi della mobilità
- 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

Sviluppo della discussione:

Trasporto pubblico serale è scoperto: sarebbe da aumentare il servizio. Mancano informazioni direttamente sulle fermate, si può proporre un biglietto di corsa singola differenziato sulle fasce orario incentivando con sconti l'utilizzo nelle fasce di morbida dove gli autobus girano semi-vuoti (idea molto condivisa).

Che cosa è una pista ciclabile? Nella area urbana di Bologna sono troppe le interruzioni, ci sente minacciati, ci sono problemi di raccolta dati perché i Comuni non forniscono dati sulla qualità delle piste ciclabili. I pro-



getti delle ciclabili devo essere partecipati da chi poi le utilizzerà in modo da avere un ritorno sul vero utilizzo. Inoltre manca un coordinamento tra i Comuni limitrofi ecco perché ci sono delle difficoltà. Si deve avere una fotografia più veritiera che ora non c'è. Vengono evidenziate anche dei problemi di fruibilità. Si ha l'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. Ci sono esperienze europee dove la cultura della bicicletta passa attraverso un servizio di scambio fuori dalle aree urbane.

Manca anche la cultura e informazione dell'utilizzo della pista ciclabile. C'è una proposta di migliorare la cultura della mobilità attraverso tavoli locali e carte etiche della mobilità, una sorta di partecipazione pubblica permanente su questi temi. Ancora di più forse dovrebbero essere partecipati e condivisi i bilanci viste le attuali difficoltà economiche.

C'è un tema dei tempi di percorrenza, che inducono al non utilizzo del mezzo pubblico, in 20 anni non ci sono state riduzioni di tempo di percorrenza per esempio tra Bologna e Reggio Emilia.

Le leve per fare il cambiamento: sono le in-

frastrutture, i servizi, incentivi (piste ciclabili, parcheggi scambiatori, offerta tariffaria,) è anche importante l'istituto del telelavoro.

Ultimo tema car – sharing ma è davvero conveniente in tema di costi...



SESSIONE 1

sala 3

Facilitato da:

Giuliana Chiodini

Assistente: Tommaso Simeoni

QUANDO IL TRAFFICO È “PESANTE”



HANNO PARTECIPATO

Il gruppo era composto da 19 persone. Gruppo eterogeneo, sia per la provenienza geografica che per interessi.

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

Si è partiti con un giro di tavolo, dove ognuno ha espresso la propria opinione, spesso attraverso pareri molto articolati che denotavano una profonda conoscenza della materia. La discussione è stata molto viva e le persone hanno interagito tra di loro facendosi domande a vicenda e rispondendo in base alle proprie esperienze, che in alcuni casi erano specifiche sulla materia.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Sono emerse diverse problematiche, tra cui quella dell'attraversamento. Non bisogna agire solo sulla domanda, ma anche sull'offerta. Chi produce esternalità deve pagare, che sia impresa o cittadino. In questo contesto il traffico pesante deve pagare le esternalità maggiori. D'altro canto c'è chi diceva che il cittadino non deve pagare costi aggiuntivi. La Regione può intervenire direttamente, ad esempio ripristinando l'accisa sul gasolio per l'autotrasporto e aumentando i costi di acces-

so alle aree urbane, o agendo dove si producono le esternalità maggiori.

E' emerso che spesso ci sono state iniziative a livello locale per incentivare l'uso dell'autobus o della ferrovia, ma alla fine sono state soppresse perché poco utilizzate.

Rispetto al totale delle spese per nuove infrastrutture viarie, i finanziamenti per il trasporto ferroviario sono molto limitati.

La Regione deve aumentare le pressioni a livello nazionale e internazionale per favorire il trasporto ferroviario. C'è bisogno di maggior coordinamento interregionale per evitare che progetti di una regione si scontrino con quelli di altri, rendendo di fatto inutili buoni interventi infrastrutturali. Evidenziare il costo energetico complessivo delle cose che si acquistano.

Per favorire una corretta mobilità c'è bisogno di una migliore localizzazione dei centri di acquisto, bisogna concentrare i punti di vendita, trasformando i centri storici in isole pedonali dove si possa andare a fare spese e si trovi tutto. Bisogna creare punti scambiatori a cintura intorno ai centri. Si potrebbe incentivare l'uso di veicoli elettrici sia per la mobilità personale che per le merci. C'è bisogno di coerenza di programmazione a tutti i livelli: dalla regione (e stato) ai comuni. La regione deve fare più ferrovie e meno strade. L'uso



della macchina è necessario perché bisogna andare a comprare i prodotti dove costano meno, e non è detto che siano vicino casa. Ad esempio gli ipermercati costano meno dei supermercati.

Condividere diversi modelli di comportamenti virtuosi di mobilità con tutti i tavoli locali e con gli altri soggetti che ne sono attori (confindustria, artigiani, imprese...)

Difficoltà nell'utilizzo dei mezzi pubblici per motivi organizzativi e localizzativi dei centri di acquisto. I grossi centri commerciali spesso non sono collegati con autobus o treni, quindi si è obbligati ad andare in macchina. Molte persone sarebbero disposte ad andare a fare la spesa con i mezzi pubblici a patto di vedersi recapitata la merce a casa.

In linea di massima tutti erano d'accordo nel modificare le politiche commerciali incentivando ad esempio le consegne a domicilio. Altri proponevano l'apertura dei negozi h24. Incentivare la realizzazione di piattaforme merci con aziende insediate una vicino all'altra, per evitare gli spostamenti. Limitare le finestre temporali di accesso al centro storico per rendere il centro più fruibile.

Molte corse di treni sono state sostituite da corse in autobus, e questo è accaduto in diversi territori, bisogna ripristinarle.

Socializzare i problemi anche per l'acquisto,

come con i gruppi d'acquisto o le consegne organizzate. Contrastare la dispersione urbanistica.

Fare formazione all'autotrasporto e far rispettare i limiti di velocità. Aumentare l'educazione dei cittadini per la sostenibilità, migliorare la segnaletica verticale e orizzontale. Disincentivare il traffico su gomma.

Aumentare fermate dei treni in punti strategici, ampliare l'infrastruttura ferroviaria.

Obbligare all'organizzazione virtuosa per la logistica urbana delle merci.

Rendere più percepibili i costi esterni.



SESSIONE 1

sala 4

Facilitato da:

Fabio Formentin

Assistente: Roberta Morico

TRASPORTO COLLETTIVO E INDIVIDUALE



HANNO PARTECIPATO

Il gruppo è composto di 16 partecipanti di cui 11 maschi e 5 femmine. La provenienza dei partecipanti è eterogenea e sono rappresentate in particolare le province di Ferrara e di Modena. Sono rappresentate diverse categorie: professionisti, classe impiegatizia, studenti e rappresentanti di associazioni di cittadini utilizzatori prevalenti di treni e bus.

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

La discussione è stata ricca di contributi da parte di tutti i componenti. Il tempo a disposizione è stato sufficiente per analizzare tutte le proposte emerse. Il facilitatore propone di approfondire nel pomeriggio la tematica di quanto incide il fattore tempo nella scelta di utilizzo dei diversi modi di muoversi.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Il gruppo ha evidenziato nell'arco della discussione una serie di riflessioni interessanti derivanti dalle domande formulate nella "Guida" come specificato:

1. "conoscenza delle opportunità offerte dal TP"

Maggior informazione e più azioni di marketing per la diffusione della conoscenza portano a scegliere il tpl

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, carta unica multi servizi maggiore comunicazione per una conoscenza finale;
- Maggior formazione agli addetti alla vendita quali veicoli di informazioni più precise;
- Possibilità di costruire il proprio viaggio con i diversi mezzi in tempo reale (travel planner, orari integrati e in coincidenza);
- Conoscenza del sito mobilitar (chi vi accede lo giudica esaustivo) utilizzo di mobilitar come unico strumento di informazione e con applicazioni concrete che permettano di calcolare il percorso e il



costo del servizio;

- Semplificare l'accesso al travel planner e ai diversi siti aziendali che spesso danno percorsi tortuosi per l'accesso alle informazioni.

2. “azioni per il miglioramento del servizio collettivo e di quelli alternativi all'auto”

- 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, le corse serali urbane ed extraurbane non sono sufficienti dopo le 20 non esistono corse bus);
- Politiche legate alla sicurezza per i giovani;
- Mezzi nuovi ed ecologici e più flessibilità (mezzi più piccoli) sull'offerta in base alle ore (punta morbida);
- Maggior comfort interno ai bus (pulizia interna dei treni, sovraffollamento.....);
- Sicurezza del viaggiatore (controllo sociale, tutela da borseggi, aggressioni);
- Sicurezza del viaggio (stile di guida);
- Maggior senso civico nell'uso del mezzo pubblico (più educazione, pagamento del biglietto, più controlli aziendali);

3. “Tempestività e affidabilità del servizio come stimoli per l'utilizzo”

- Maggior puntualità delle corse (regolarità nella frequenza dei passaggi,...fer pessimo servizio..)
- 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;
- Tempi di spostamento/percorrenza più ridotti (più corsie preferenziali, onda verde dei semafori ai bus, fluidificazione del traffico in generale, 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.....)



SESSIONE 1

sala 5

Facilitato da:

Gian Franco Pelleri

Assistente: Andrea Virgili

I COSTI DELLA MOBILITÀ



HANNO PARTECIPATO

La discussione ha interessato un gruppo eterogeneo sia dal punto di vista anagrafico che di provenienza territoriale. Complessivamente i partecipanti erano 19 appartenenti a varie categorie: professionisti, rappresentanti di associazioni, studenti cittadini impegnati nella Pubblica Amministrazione e pensionanti.

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

La maggior parte dei temi salienti sono stati approfonditi durante la discussione grazie ad una profonda conoscenza dei medesimi da parte degli intervenuti con riferimenti ad esperienze dirette.

La discussione è stata produttiva ed ha portato all'evidenziazione di criticità ed alla formulazione di proposte concrete per affrontare le medesime.

Il tempo a disposizione non ha permesso a tutti i presenti di esprimere la propria opinione riguardo al tema oggetto della discussione.

Dato il tempo a disposizione tuttavia non è stato possibile affrontare tutti gli aspetti di conseguenza i partecipanti hanno espresso la necessità di poter approfondire i temi non sufficientemente sviluppati durante la seconda sessione di discussione.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Il gruppo ha evidenziato nell'arco della discussione una serie di riflessioni interessanti che si possono raggruppare intorno a quattro macro argomenti:

- Informazione sulla mobilità
- Ricerca della riduzione dei costi
- Punti di interscambio e sviluppo Intermodalità
- Rapporto costo – qualità offerta

Un tema dei più discussi è stato quello relativo all'informazione rispetto alla mobilità. Una maggiore informazione relativa a dove poter acquistare i biglietti, quali sono gli orari le linee a disposizione. E' emerso, anche, l'esigenza di rendere completamente trasparente il costo del biglietto di trasporto per esempio indicando direttamente sui biglietti acquistati come è ripartito il costo complessivo (costi interni – costi pubblica amministrazione). Altro aspetto particolarmente interessante è stata la proposta di convogliare le risorse finanziarie della Regione per indicare direttamente sugli inviti ai convegni i treni e i numeri delle linee di autobus che dovrebbero essere presi per raggiungere il luogo dell'incontro.

Per quanto riguarda la riduzione dei costi più



incisività è proposta verso la ricerca di utilizzo di tecnologie innovative.

Ulteriore criticità alta è nei punti di interscambi servizi).

Un altro tema importante emerso è quello del Rapporto COSTO – QUALITÀ. Percezione di quando spendo rispetto a quanto mi viene offerto. Il problema non è il costo in se ma rispetto a cosa mi offri in cambio. Politiche negli anni passati in cui si è fatto poco per invogliare ed informare a prendere l'autobus, soprattutto per favorire l'utilizzo per giovani. Percezione di costi sulla lunga tratta più bassa con abbonamento.

Per i giovani è emersa la criticità della notte non cui non ci sono mezzi pubblici, non avendo la possibilità di scegliere un mezzo pubblico per recarsi nei luoghi di ritrovo.

Un'altra osservazione riportata da un partecipante è quella di Verificare le esperienze all'estero con più attenzione. Portando nella discussione le esperienze in Brasile e Colombia dove spendendo poco hanno ridistribuito le linee. Riattando la rete in base alla specifica esigenza di domanda. Cercare a livello globale operatori disponibili ad entrare nel mercato nazionale per aumentare l'offerta di

trasporto. In questo senso se non c'è una domanda di trasporto che giustifica un servizio pubblico si potrebbe utilizzare per esempio dei taxi collettivi o Car sharing.



SESSIONE 1

sala 6

Facilitato da:
Stefano Filippini

Assistente: Federica Ropa

VELOCITÀ DI MARCIA E RAPIDITÀ DI SPOSTAMENTO



HANNO PARTECIPATO

Il gruppo era costituito da 14 persone di cui 3 donne e un buona rappresentanza di varie di età.

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

La discussione si è svolta in un clima sereno con il contributo di tutti i partecipanti.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Dopo un'introduzione del tema la discussione è entrata subito nel vivo con osservazioni e proposte relative all'incentivazione di carburanti a minor impatto e all'utilizzo di mezzi alternativi.

La percezione della congestione è molto alta, e non è vista solo come un problema ambientale ma anche di qualità di vita: quindi sarebbe giusto pensare a dei provvedimenti per diminuirla.

I problemi principali legati alla congestione sono il traffico pesante e l'uso dell'auto privata. Quest'ultimo è un fatto culturale.

E' stato condiviso che in questi anni la congestione è sempre aumentata oppure si è spostata su assi alternativi magari realizzati per ridurre la pressione su assi esistenti. E' emersa la comune convinzione che lo sviluppo del territorio e la programmazione edili-

zia, degli insediamenti produttivi e dei servizi dovrebbe essere fortemente integrata con la pianificazione dei trasporti, a monte e non dopo che gli interventi sono già stati attuati. La Regione dovrebbe porre dei limiti a questa diffusione degli insediamenti.

Riguardo l'uso del mezzo privato alcuni partecipanti al tavolo hanno evidenziato che spesso la gente ne fa un uso inappropriato alle proprie effettive esigenze anche se c'è chi ha evidenziato che ciò dipende anche dal tipo di esigenze personali, soprattutto in relazione agli spostamento per motivi di lavoro. Inoltre è emerso anche un problema di occupazione di suolo pubblico legato alle dimensioni dei veicoli che si trovano sulle strade. Sono ritenuti necessari incentivi anche economici per l'uso di veicoli ecologici e del mezzo pubblico.

Un altro tema emerso e condiviso da più persone è la necessità di evitare penetrazioni da parte di automobili nei centri urbani, con la proposta di parcheggi scambiatori alle periferie delle città e di un'offerta di servizi adeguati, evoluti e appetitosi che rendano non più conveniente l'uso dell'auto privata. C'è infatti un problema di velocità ma bisogna lottare per contrastare l'afflusso selvaggio ai centri urbani. Tuttavia viene evidenziato che i parcheggi scambiatori non hanno avuto quel decollo che si auspicava: c'è un tema di



tempi e costi e comodità e efficienza ancora una volta soprattutto per quel che riguarda gli spostamenti per motivi di lavoro. Inoltre questa soluzione non risolve il problema della congestione quando il flusso avviene in modo inverso dal centro alla periferia. C'è chi ritiene difficile uno spostamento massiccio dal mezzo privato al collettivo anche se auspicabile dal punto di vista ambientale. Il contro del car pooling: limitazioni orari, costi che devono essere compensati da benefit.

Altro problema discusso riguarda le merci: è emersa la proposta che le merci arrivino alle piattaforme e da qui distribuiscono ai centri urbani con mezzi elettrici o a basso impatto.

Si è evidenziata una criticità legata al tasso di riempimento delle strade e autostrade e al tasso di riempimento delle auto, che dovrebbero essere entrambi più efficienti. Una proposta da molti condivisa è quella del car pooling.

Si è anche posta la questione se siano davvero necessarie nuove infrastrutture stradali per risolvere i problemi di congestione. Anche rispetto all'uso di carburanti alternativi: sarà davvero l'auto il futuro della nostra mobilità?

E' emerso il tema delle piste ciclabili di cui viene proposto un incremento con parcheggi scambiatori per ciclisti .



SESSIONE 1

sala 7

Facilitato da:
Cesare Sgarzi

Assistente: Patrizia Melotti

LA MOBILITÀ È UN DIRITTO



HANNO PARTECIPATO

Il gruppo è composto da 16 persone (8 donne e 8 uomini). Eterogeneo per età, con una media inferiore ai 50 anni. La provenienza dei partecipanti è distribuita in modo equilibrato tra le aree della Regione Provincia di Bologna, Romagna e rimanente parte dell'Emilia.

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

La discussione è stata equilibrata e molto ricca di contributi. Quasi tutti sono intervenuti, alcuni più di una volta e solo a brevi tratti la discussione è stata a dialogo tra alcuni.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Gli intervenuti hanno sviluppato le informazioni introduttive all'argomento in discussione: "libertà di circolazione e diritto alla salute".

La discussione si è subito orientata sul tema dell'uso del trasporto pubblico e ha messo in luce rispetto ai temi proposti la necessità di favorire la mobilità pubblica per poter garantire insieme al diritto alla mobilità il diritto alla salute.

Sono subito emersi gli aspetti problematici rispetto all'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;
- problema della congestione stradale che penalizza i mezzi pubblici che andrebbero invece migliorati in termini di efficienza soprattutto negli orari di punta;
- sviluppi urbanistici delle residenze, dei servizi ai cittadini, dei centri commerciali e produttivi non coordinata alla pianificazione dei trasporti e in grado di favorire i servizi del trasporto pubblico.

Il gruppo anche ha evidenziato nell'arco della discussione una serie di riflessioni e proposte intorno ai temi emersi:

- miglioramento infrastrutture esistenti senza aggiungerne di nuove
- ripensamento delle localizzazioni che favoriscano l'uso del trasporto pubblico.
- organizzazione flessibile del lavoro (come telelavoro) come risposta al problema delle città diffuse
- modalità alternative per il trasporto delle merci quale il potenziamento del trasporto



to 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.

Dalla discussione del gruppo emerge che la pianificazione territoriale è il cuore del problema, anche a fronte di risorse pubbliche sempre più scarse.

E' unanime la condivisione che le localizzazioni dei servizi collettivi vanno governate con particolare urgenza per realizzare una "mobilità possibile" perché i cittadini, gli utenti del territorio e dei servizi possano scegliere di utilizzare il trasporto pubblico.

Il gruppo condivide che per conservare la libertà di muoversi occorre una corretta e coordinata pianificazione e realizzazione degli insediamenti e delle infrastrutture e dei servizi di trasporto e che parallelamente ciascuno deve assumere atteggiamenti e modificare stili di vita nella direzione di un uso più sostenibile della mobilità.



SESSIONE 1

sala 8

Facilitato da:

Germano Biondi

Assistente: Cerea Mario

SICUREZZA E MOBILITÀ SECONDO I GIOVANI



HANNO PARTECIPATO

Il gruppo formato da 22 persone ha visto la presenza di 19 studenti appartenenti all'Istituto Saffi-Alberti di Forlì e dell'Istituto IPSIA "A. Ferrari" di Maranello (Mo) e di 2 docenti in qualità di osservatori.

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

La discussione è stata molto concreta ed approfondita con riferimento alle esperienze dirette dei giovani coinvolti. I partecipanti hanno potuto prendere la parola ed esprimersi ripetutamente sulle loro esperienze quotidiane.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Il gruppo ha affrontato il tema che riguarda la "mobilità sicura e sostenibile" per tutti gli utenti della strada, soffermandosi sui comportamenti e le proposte che possano indurre ad avere una buona mobilità nel nostro territorio.

La maggior parte degli studenti dichiara di aver affrontato le tematiche della sicurezza stradale sin dalle scuole elementari.

Durante la discussione sono emerse in particolare delle differenze in termini di accesso ai servizi pubblici tra chi vive in periferia e chi vive nei centri urbani. In particolare i ragazzi che vivono nei comuni di provincia sostengono di avere difficoltà in merito agli orari dei mezzi pubblici e poco compatibili con gli orari scolastici.

Taluni ragazzi sostengono che la scuola è ri-

uscita a trovare accordi sugli orari dei mezzi pubblici ed altri no, con conseguenti disagi nel percorso casa – scuola. Altri hanno sottolineato la diversità di costo del biglietto da area ad area e ritengono che andrebbe reso omogeneo su tutto il territorio.

Un tema sottolineato in particolare dalle ragazze è quella della sicurezza sui mezzi pubblici. In particolare negli orari extrascolastici si sentono più insicure perché trovano poca solidarietà da parte degli altri utenti ed anche una scarsa attenzione da parte di alcuni autisti a quanto succede sul mezzo pubblico.

Hanno apprezzato la politica del "taxi rosa" e l'istituzione degli addetti alla sicurezza sui mezzi pubblici (gli addetti alla sicurezza cosiddetti quelli della divisa gialla). Tutti hanno sottolineato che il mezzo il mezzo pubblico è molto più sicuro del motorino. Un altro tema discusso è stato quello del sabato sera e sono state riportate le seguenti esperienze:

- di auto-organizzazione con mezzi propri (in questo caso si assicurano che il conducente non beva);
- di taxi o un pullman collettivo;
- di bus dedicati, messi a disposizione dai luoghi di divertimento.

Tutti hanno apprezzano l'iniziativa disc-bus organizzata dalle Aziende di trasporto pubblico locale. Si registra una particolare convergenza tra le famiglie ed i giovani sulla modalità di trasporto in sicurezza il sabato sera.

BUONA MOBILITÀ

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI



SABATO 26 FEBBRAIO - SALA POLIVALENTE DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA - SEDE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA



SESSIONE 2

indice



SALA 1 Sicurezza nella mobilità

SALA 2 Mobilità “buona” e “cattiva”

SALA 3 Quando il traffico è “pesante”

SALA 4 Trasporto collettivo e individuale

SALA 5 I costi della mobilità

SALA 6 Velocità di marcia e rapidità di spostamento

SALA 7 La mobilità è un diritto

SALA 8 Sicurezza e mobilità secondo i giovani



SESSIONE 2

sala 1

Facilitato da:

Vanessa Siebezzi

Assistente: Maurizio Dall'Ara

SICUREZZA NELLA MOBILITÀ



HANNO PARTECIPATO

16 persone provenienti da diverse città della regione (le stesse della sessione 1)

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

Il clima della discussione è stato molto coinvolgente anche nel pomeriggio, anche se un cittadino ha monopolizzato per un certo periodo di tempo l'attenzione, portando sul tavolo il tema della nuova autostrada, come questione connessa alla sicurezza in quanto intervento che può influire sulla salute dei cittadini; il clima collaborativo del mattino all'inizio si è un po' perso; verso la fine il clima è tornato più sereno; tutti sono intervenuti dando il loro apporto alla discussione.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Si sono approfonditi i temi discussi nella sessione 1 e sono emersi questi nuovi aspetti:

Mezzo pubblico (bus e treno)

L'utilizzo del mezzo pubblico può essere migliorato:

incentivando migliori tariffe, rendendo riconoscibili i mezzi ecologici

La bicicletta

L'uso della bici potrebbe essere incentivato con parcheggi più sicuri

Auto

E' emerso in modo forte fra tutti i partecipanti che l'auto è un mezzo di trasporto da superare

Piedi

Favorire i percorsi sicuri casa - scuola

Mobilità in generale

Aspetti negativi:

uso di materiali tossici usati per costruire le strade

troppe strade, anche nuove (vedi Cispadana) sulle quali non si fa manutenzione e su cui non c'è coordinamento

troppi tir sulle strade

separazione del trasporto merci dal resto del traffico

i nostri centri storici sono invasi dalle auto

Soluzioni proposte:

fare più manutenzione delle strade

maggior coordinamento tra enti, specialmen-



te nei sottoservizi

più attenzione del pubblico sugli interventi
diffondere le “zone 30”

maggior uso del trasporto su acqua e ferrovia
(centri di raccolta merci sul Po)

incentivi alle imprese per cambiare modalità
di trasporto

riaprire i vecchi canali cittadini

garantire la libertà di scelta del mezzo di tra-
sporto

garantire una maggior informazione per sce-
gliere la modalità di trasporto

investire sulle nuove tecnologie per segnalare
in auto infrazioni e rischi

segnaletica stradale di dimensioni maggiori,
più chiara e meno numerosa

togliere l’indicazione degli autovelox o met-
terli più lontano perché creano pericolo, dato
che gli utenti della strada frenano improvvi-
samente

ridurre la quantità delle merci su strada

Un ruolo più forte per la Regione

La Regione deve prendere una direzione chia-
ra rispetto al modello di mobilità a cui ten-
dere

Avere un forte ruolo di regia rispetto alle de-
cisioni di Province e Comuni

Deve poter incidere sulle politiche nazionali
dal basso

Più forza strategica nella definizione dei pro-
tocolli, anche tra enti privati (Società del gas,
elettrica, di comunicazione)



SESSIONE 2

sala 2

Facilitato da:
Denis Barbieri

Assistente: Massimo Farina

MOBILITÀ “BUONA” E “CATTIVA”



HANNO PARTECIPATO

Il gruppo partecipante al tavolo di discussione era composto da 19 componenti, con una età media poco sotto i 40 anni uniformemente suddivisa tra uomini e donne. A livello territoriale la rappresentanza maggiore riguarda la zona bolognese e l'area romagnola. Oltre a studenti delle scuole superiori, erano presenti diverse categorie lavorative: liberi professionisti, funzionari pubblici con diverse competenze e responsabilità, membri di associazioni

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

La discussione riprende con il facilitatore che introduce quali potrebbero essere i temi da approfondire. Il clima della discussione ha continuato ad essere molto propositivo, allargando ancora l'orizzonte dei temi di interesse e non solo riprendendo le tematiche della sezione mattutina. Nella parte finale la discussione si è sottolineato i temi delle responsabilità politiche.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Elementi di discussione condivisi:

- Politiche sui prezzi e biglietti del Trasporto pubblico locale (durata, costi)
- Analisi seria dei costi esterni indotti dalle

scelte di mobilità privata

- Buon disegno della città (no alla dispersione che genera ulteriori spostamenti)
- Autoconsapevolezza (come mi muovo personalmente posso fare diversamente)

Svolgimento della discussione

Si inizia la discussione cercando di capire quali sono le ripercussioni di questi dibattiti sulla pianificazione sia regionale ma soprattutto sugli enti locali. E' necessario dare seguito alle idee per dare credibilità alla funzione pubblica nei confronti delle esigenze dei cittadini.

Tema della dispersione insediativa, si dovrebbe contenere anche a livello di politiche urbanistiche locali (Comuni) ci devono essere politiche che vanno verso il contenimento della mobilità privata viste anche congiunzioni internazionali che penalizzano il prezzo del petrolio.

Esperienza delle “città compatte”, stop ai centri commerciali, multisala fuori dai confini della città, si alle politiche per il rientro della distribuzione all'interno della città.

Si urbanizza dove si può, poi si costruisce la rete questo è sbagliato, ma ci sono responsabilità da parte della Regione stessa che do-



vrebbe essere più intransigente da un punto di vista normativo urbanistico.

Se vogliamo cambiare i comportamenti dobbiamo incentivare, forse l'unica strada è dal punto di vista economico.

L'amministratore deve esprimere la didattica della buona mobilità, deve farsi promotore della cultura dello stile di vita.

La cattiva mobilità è Passante Nord che consuma terreno agricolo che non produce grano che inevitabilmente dobbiamo far venire da fuori e quindi generiamo altri spostamenti. Forse c'è scarsa attenzione dalla grande massa, perché non vengono pubblicizzati a dovere i costi esterni come lo stesso consumo del suolo.

Per evitare la dispersione sarebbe buono rivalutare e riqualificare il patrimonio edilizio esistente.

Si parla di Anzola che ha avuto un grande miglioramento del servizio pubblico negli ultimi anni, però si tende lo stesso ad usare il mezzo privato, forse alcune scelte non sono state condivise come per esempio delle piste ciclabili disgiunte e con poca percezione di sicurezza. C'è un tema di denaro pubblico speso male.

Il PRIT dovrebbe definire i finanziamenti ai Comuni che programmano (piani della mobilità) e progettano secondo certi standard.

Viene sottolineato ancora la carenza di servizio serale soprattutto il sabato e i festivi, per i ragazzi giovani sarebbe importantissimo e secondo gli studenti sarebbero assolutamente utilizzati, andare verso il mare in discoteca dovrebbe essere un servizio pensato anche per il miglioramento della sicurezza. Attualmente si spostano la sera con l'automobile anche viaggiano più persone sulla stessa auto (car pooling).

Dobbiamo migliorare l'autoconsapevolezza.

Provocazione finale del facilitatore sull'autoconsapevolezza: Dopo questa giornata possiamo pensare di togliere uno spostamento in auto dalla nostra routine settimanale ?:

I partecipanti rispondono:

- Si lanciando la proposta che lo facessero almeno una volta tutti i cittadini dal presidente della RER in giù.

- Si sarei addirittura per il telelavoro e già abbiamo una macchina sola in famiglia

- Sono già senza macchina, basta manifesti basta buoni propositi, bisogna rispettare le leggi se non riusciamo devono pagare gli amministratori.

- Mi sono posto il problema ma non riesco a fare di più

- Un po' di car pooling in più con gli amici si può cercare di fare

- Grazie ad un incentivo sugli abbonamenti ho scoperto l'autobus forse quella è la strada.

In generale tutti si sono già posti il problema anche questo è un passo avanti per la "buona mobilità"



SESSIONE 2

sala 3

Facilitato da:

Giuliana Chiodini

Assistente: Tommaso Simeoni

QUANDO IL TRAFFICO È “PESANTE”



HANNO PARTECIPATO

Nel pomeriggio il gruppo era di 15 persone

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

I partecipanti hanno voluto puntualizzare gli aspetti analizzati durante la mattina, proponendo delle soluzioni specifiche. Si è usciti anche un po' fuori tema parlando della mobilità lenta: le bici. I partecipanti hanno mostrato grande interesse verso tutte le problematiche di sostenibilità, anche a prescindere dal tema del trasporto merci.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Rispetto a quanto detto nella prima sessione è emerso che oltre a far pagare le esternalità a chi le produce, c'è bisogno di riconoscere degli incentivi per chi si comporta bene. Bisogna dare incentivi ai comuni in base a quanto sono virtuosi e nel caso non lo siano deve penalizzarli. Ad esempio la Regione potrebbe obbligare gli enti locali alla redazione e all'attuazione dei piani di traffico.

I cittadini dovrebbero avere il diritto di salire sul mezzo pubblico (treno o autobus) con le biciclette. Anche accedere alle stazioni con le bici è spesso impossibile, ci sono scalini, ascensori e treni inaccessibili alle bici, anche se hanno il servizio bici. Bisogna incentivare

il bike sharing e i parcheggi protetti per le bici personali.

Bisogna incentivare punti di interscambio camion-treni, in sostanza l'autostrada viaggiante.

Ci si è soffermati molto sul progetto dell'autostrada Cispadana, che a dire di molti è un'opera non necessaria. L'autostrada Cispadana prevede la proliferazione di una serie di strade di collegamento che incidono negativamente sul territorio in termini di infrastrutturazione e di emissioni inquinanti, ponendo tra l'altro problematiche di qualità sulle produzioni agricole ed in particolare quelle biologiche.

Bisogna far progettare meglio le infrastrutture con maggiore attenzione alla sicurezza.

C'è bisogno di una maggiore educazione stradale a tutti i livelli, e si potrebbero risparmiare molti soldi dalla riduzione degli incidenti.

Alcuni hanno riportato problemi specifici, come ad esempio l'impossibilità di bloccare mezzi pesanti in strade in cui non è consentito la loro circolazione. I cittadini a chi devono rivolgersi visto che i comuni non rispondono?

Bisognerebbe obbligare gli autotrasportatori a dotarsi di tecnologie specifiche per ottimizzare i consumi e l'uso dell'infrastruttura (ad esempio GPS, routing ecc).

Si incide poco sul conto proprio. Per una



questione di "giustizia sociale" i mezzi vecchi dei padroncini non dovrebbero circolare. Bisogna incentivare la conversione dei mezzi in conto proprio con la rottamazione di quelli più inquinanti.

I partecipanti erano molti interessati ai temi della sostenibilità, tanto che si è un po' usciti fuori tema parlando della sostenibilità dell'acqua in bottiglia o di rubinetto, il tutto in considerazione che l'acqua in bottiglia bevuta durante la giornata proveniva da altre regioni.



SESSIONE 2

sala 4

Facilitato da:

Fabio Formentin

Assistente: Roberta Morico

TRASPORTO COLLETTIVO E INDIVIDUALE



HANNO PARTECIPATO

Il gruppo è composto dai medesimi partecipanti alla sessione 1.

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

Il clima della discussione pomeridiana è stato disteso e propositivo, ricco di spunti e suggerimenti per il miglioramento dei servizi di tp. Il gruppo ha approfondito diverse tematiche concentrandosi su questioni emerse marginalmente nel corso della mattinata.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Dopo una breve sintesi delle tematiche emerse nella precedente sessione, il Facilitatore ha introdotto il tema su cui il gruppo aveva concordato di approfondire la discussione: il tempo quale fattore che incide sulla scelta degli spostamenti, la accessibilità e la condizione di disabilità, la mobilità ciclabile e a piedi.

Di seguito alcuni dei punti principali emersi:

1. maggiore informazione e sinergia tra i diversi sistemi di mobilità (bus, treno bici, piedi);
2. maggior flessibilità e chiarezza di tariffazione;
3. Mi muovo è molto apprezzato da chi lo

possiede;

4. collegamenti tra zone periferiche e forme alternative e integrative al tp in relazione alle urbanizzazioni;
5. azioni per incentivare il mezzo pubblico: maggior qualità dell'offerta, mezzi, orari e costi, sale di attesa accoglienti e fermate più capillari;

Queste le questioni principali sollevate dal gruppo:

- Il tempo è legato al ritmo della vita quotidiana (modello) che spesso costringe a scelte forzate, motivi strutturali che spingono verso scelte che sempre più evidenziano "fame di tempo"; pertanto anche l'offerta di SP deve essere coerente;
- Aspetti piacevoli dell'essere frequentatori del treno: la "comunità del treno", leggere un libro, condividere scelte e valori, la socialità, quando sei in viaggio sei libero, non sei stressato;
- Educazione alla mobilità per le categorie con difficoltà motoria (accompagnamento, "educazione a vivere più assieme", maggior sensibilizzazione a tutti i livelli per il diritto alla mobilità);
- Formazione dei giovani all'educazione



- stradale, e maggior consapevolezza di quanto incidono le scelte di mobilità sui costi e sulle ricadute per la salute;
- Accessibilità ai treni, stazioni e bus per i disabili e non (bambini etc..) ancora troppo difficoltosa,
- Poca attenzione all'accessibilità garantita per i disabili in particolare per treni e stazioni manca una progettualità di sistema all'accessibilità;
- Treni attrezzati per trasporto biciclette;
- Bike sharing: attualmente le bici sono troppo pesanti e più divulgazione sulle modalità di utilizzo;
- Sistemi audio per ipovedenti;
- Mobilità ciclabile: es. comune di RE auspica di raddoppiare le piste ciclabili, maggior incentivazione all'utilizzo. Più riconoscibilità dell'infrastruttura ciclabile con protezione per la sicurezza dell'utilizzatore(depositi, rastrelliere...), più qualità e continuità di percorso; proposta di registrare le bici con chip.
- Incentivare l'uso anche della propria bici permettendo di caricarla sui treni prevedendo in abbonamento qualche agevolazione di costo carico;
- 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, sono in ogni caso iniziative che accolgono esigenze di nicchia;
- Più informazione da parte delle istituzioni su quali e quante sono le sostanze inquinanti che incidono sulla salute;
- Politiche di mobility manager per spostamenti casa-lavoro, quali buon incentivo per l'utilizzo del tp;
- Maggior controllo sulle scelte di politica che vengono fatte dagli enti (es. controllo degli accessi al centro storico).



SESSIONE 2

sala 5

Facilitato da:

Gian Franco Pelleri

Assistente: Andrea Virgili

I COSTI DELLA MOBILITÀ



HANNO PARTECIPATO

Rispetto alla prima sessione erano presenti 15 partecipanti appartenenti prevalentemente alle categorie della mattina.

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

Il gruppo ha dato continuità al lavoro del mattino formulando proposte di intervento concreto in un clima collaborativo. In particolare sono stati distribuiti gli elenchi, che erano stati richiesti nella mattinata, con gli aggiornamenti dei costi ripartiti per settore.

In alcuni momenti la discussione è stata più accesa in particolare affrontando il tema della qualità del servizio di trasporto pubblico.

Nel pomeriggio il tempo a disposizione ha permesso a tutti i presenti di esprimere la propria opinione riguardo al tema oggetto della discussione.

Dato il tempo a disposizione è stato possibile affrontare tutti gli aspetti per approfondire il tema della discussione.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

La discussione si è concentrata soprattutto sul trasporto pubblico locale. Gli argomenti principali che sono stati trattati nel corso di questa seconda discussione sono:

- Tariffe differenziate: agevolazioni per famiglie numerose;
- Qualità dei mezzi pubblici e affidabilità degli orari;
- “Sicurezza percepita” sui mezzi di trasporto pubblico;

Di fondo emerge che non è il costo che influenza le scelte del mezzo di trasporto. Infatti a monte vi è una bassa aspettativa su cosa può offrire il mezzo pubblico. C'è la disponibilità a spendere di più ma per un servizio migliore.

Uno dei temi generalmente condivisi riguarda le problematiche che devono sopportare le famiglie numerose: un cittadino che per varie attività collegate alla gestione dei figli, non può prescindere da possedere due automobili porta come esempio Crespellano che non è collegato da nessun mezzo pubblico ad Anzola. Non essendo garantiti i collegamenti tra questi centri abitati dovrà gravare sul capoluogo in termini di aumento della congestione. La qualità di servizio lascia alquanto a desiderare per questo la richiesta è di avere un servizio gratuito.

In questo senso un partecipante ipotizza che il costo del trasporto pubblico divenga gratuito. Questo si potrebbe attuare grazie alla li-



beralizzazione dei taxi collettivi da cui, con il ricavato dalle concessioni a pagamento o con sponsorizzazioni, si potrebbe coprire il costo del trasporto pubblico a carico della collettività. I taxi collettivi potrebbe essere un giusto compromesso tra elasticità-flessibilità e benefici che possono giungere dai risparmi degli utenti. Famiglie numerose non incentivate ad utilizzare il mezzo pubblico dati i costi che dovrebbero utilizzare sono quindi “costrette ad utilizzare l’auto”.

Rispetto al TPL, altro tema emerso è l’ipotesi di prendere i mezzi in leasing operativo (società esterna che mette a disposizione la flotta). In questo senso le Aziende si dovrebbero ristrutturare andando verso una struttura leggera e unica a livello regionale (dirigenti e autisti per la sola gestione operativa delle linee e non dei mezzi).

Anche gli studenti hanno portato il loro contributo alla discussione: raggiungono la scuola a piedi mentre per gli altri spostamenti preferiscono l’utilizzo del mezzo proprio (“tempi certi e comodità”). Anche in questo caso emerge che il problema non è il costo del biglietto. Il maggior utilizzo dei mezzi pubblici non verrebbe garantito dal costo zero ma dall’affidabilità (orari certi).

Per quanto riguarda la qualità dei servizi sarebbero da aumentare e potenziare certe linee (linee verso ospedali gratuite per esempio). Un’altra azione proposta è stata quella di incentivare la sicurezza sui mezzi pubblici che hanno una scarsa presenza di che deve controllare. L’utente occasionale che si trova a contatto con una realtà “difficile” non riprende il mezzo: percezione del mezzo pubblico poco sicuro.

Un partecipante riprendendo l’elenco degli investimenti fornito prima della seconda sessione evidenzia come i costi programmati per i treni regionali risulta inferiore rispetto a quanto è previsto per l’Alta Velocità o quanto è stato finanziato per investimenti sulla rete viaria di interesse regionali (anche se prevalentemente con risorse statali come per esempio per le strade attraverso i decreti “Bassanini”)

Concludendo la discussione il facilitatore ha ripercorso i temi affrontati nel corso della prima sessione: Informazione sulla mobilità, Ricerca della riduzione dei costi, Incremento dei Punti di interscambio e sviluppo Intermodalità, Rapporto costo – qualità offerta.



SESSIONE 2

sala 6

Facilitato da:

Stefano Filippini

Assistente: Federica Ropa

VELOCITÀ DI MARCIA E RAPIDITÀ DI SPOSTAMENTO



HANNO PARTECIPATO

Al tavolo pomeridiano sono presenti quasi tutti i partecipanti alla sessione della mattina.

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

Anche nel pomeriggio la discussione si è svolta con il coinvolgimento di quasi tutti i partecipanti al tavolo che hanno dimostrato interesse agli argomenti via via sollevati

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

La discussione è ripresa con l'obiettivo di approfondire quali criteri debbano essere considerati per decidere in quali casi servono le varianti ai centri abitati; emergono questi temi:

- 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)
- indagini di quantità e qualità dei traffici di attraversamento
- potenziamento della rete di monitoraggio dei flussi
- traffico di attraversamento o di scambio

con un centro attrattore.

Dovrebbero essere studiati interventi di tipo organico per evitare che si risolvano problemi puntuali spostandoli su altri tronchi della rete. Inoltre la Regione dovrebbe sovrintendere affinché ci sia omogeneità nelle scelte progettuali attuate sulle strade di rango statale e provinciale. La riduzione della velocità all'interno dei centri abitati deve essere fatta rispettare, per esempio con l'uso di rallentatori o rotonde in ingresso e uscita dai centri urbani.

Da un punto di vista di principio viene però affermato che la creazione di nuove infrastrutture genera nuovo traffico, pertanto le strade nuove dovrebbero essere l'ultima delle soluzioni. Si riprendono alcune proposte emerse in mattinata: incentivi all'uso del mezzo pubblico, del car pooling, car sharing o bike sharing, incentivi per chi dismette la propria auto e non ne compra una nuova, incentivi su combustibili puliti.

E' molto sentita l'esigenza di un ricorso a tecnologie innovative: per esempio box robotizzati per il ricovero delle biciclette, che garantiscono contro i furti; informazioni e altri servizi direttamente sugli smart phones, ecc.

Qualcuno ipotizza anche l'attuazione di interventi limitativi dell'uso del mezzo privato, ma in generale viene condiviso che l'introduzione



ne di vincoli non produce l'effetto desiderato. Dovrebbe esserci piuttosto un maggior equilibrio tra il servizio offerto e la necessità di cambiare una abitudine culturale. Le azioni messe in campo finora si sono rivelate insufficienti: i servizi dovrebbero essere più appetibili, comprendendo un'offerta varia che va incontro a tutte le esigenze degli utenti, ancora - ad esempio - mediante parcheggi scambiatori dotati di molti servizi. Devono inoltre essere maggiormente diffuse le informazioni, per esempio relativamente all'apprezzabile iniziativa regionale cosiddetta "Mi muovo", cioè il biglietto unico treno/bus/bike sharing.

Emerge da un componente del tavolo una proposta interessante relativa all'esodo estivo, in cui si registra la più alta congestione sulla rete extraurbana: la possibilità di "prenotare" il giorno e l'ora della partenza.

In conclusione della sessione pomeridiana viene ripreso il tema della relazione fra la pianificazione territoriale e quella trasportistica: la proposta è quella di infrastrutturare i territori prima di consentire la realizzazione di nuovi insediamenti. Si tratta cioè di imporre ai privati che devono realizzare tali insediamenti di realizzare prima le infrastrutture, anche quelle che favoriscono una mobilità più sostenibile (es. fermate bus/treno). Su queste grandi scelte localizzative deve essere

perseguita la massima partecipazione della gente. La legge sulla partecipazione quindi è una buona opportunità per trovare frequenti momenti di confronto sulle varie problematiche anche a livello locale.



SESSIONE 2

sala 7

Facilitato da:
Cesare Sgarzi

Assistente: Patrizia Melotti

LA MOBILITÀ È UN DIRITTO



HANNO PARTECIPATO

Il gruppo dei partecipanti è rimasto stabile rispetto alla sessione del mattino.

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

Il clima della discussione si è mantenuto equilibrato e propositivo, come nella prima sessione di lavoro.

La discussione è stata molto proficua, concreta ed approfondita, potendo contare sulla buona conoscenza dei temi da parte degli intervenuti, che hanno riportato riferimenti a casi ed esperienze dirette.

Da una diagnosi condivisa, anche se con accenti diversi, si

è rapidamente passati a proposte per come affrontare le criticità e rimuovere gli ostacoli segnalati.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

Alla ripresa dell'attività si sono sintetizzati i punti sviluppati nella sessione del mattino e si è ripresa la discussione.

Si sono sviluppati vari interventi e toccato argomenti diversi che, arricchendo quanto già emerso, hanno evidenziato:

- l'importanza di mettere in campo idee

nuove e originali per migliorare la mobilità sostenibile, anche attraverso un miglioramento innovativo del marketing del trasporto pubblico.

- l'esigenza del miglioramento della qualità ecologica dei mezzi del trasporto pubblico che per alcuni è percepita molto bassa, soprattutto per il traffico extraurbano;
- la disponibilità dei partecipanti 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 chiaramente finalizzate allo sviluppo del trasporto pubblico e a fronte di politiche radicali e incisive sulla mobilità sostenibile ;
- necessità di una scelta politica netta e coraggiosa di disincentivare il trasporto privato a favore del trasporto pubblico.

Nell'affrontare il tema dell'incentivazione della mobilità pubblica delle persone e delle merci e disincentivo di quella privata sono poi emerse posizioni condivise rispetto a:

- non realizzare opportunità sempre maggiori di parcheggio all'interno delle zone urbane;
- realizzare zone a traffico limitato nei centri storici;
- promuovere il trasporto pubblico an-



che con interventi di incentivazione e viene proposto l'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 incentivare questo tipo di mobilità ;
- promuovere la realizzazione e l'uso di auto elettriche;
- necessità di un'azione di stimolo dell'Amministrazione all'innovazione e alla ricerca (anche con riferimento a ciò che già si è realizzato in altri Paesi esteri) per trovare soluzioni concrete per un cambiamento sostanziale della mobilità nella Regione;

Su "Libertà di circolazione e tutela della salute" la discussione si è sviluppata mettendo in luce che:

- la salute è da tutelare in via prioritaria ma quelli alla salute e alla mobilità sono diritti che possono convivere se la mobilità è sostenibile;
- libertà di circolazione significa anche pari opportunità per tutti di potersi muovere quindi occorre rimuovere tutte le barriere architettoniche nell'accesso ai servizi e ai

mezzi pubblici di trasporto;

- diritto alla mobilità lega a se altri diritti, come quello alla salute, poiché garantisce il diritto all'accesso servizi di base ed essenziali;
- è di essenziale importanza il coordinamento tra le politiche urbanistiche e quelle dei trasporti.

Il gruppo condivide infine:

- che i divieti di accesso ai centri urbani o le limitazioni di velocità sono interpretate come buone pratiche e non come ostacoli alla circolazione.
- che il livello di accessibilità del territorio regionale con il trasporto pubblico è stato giudicato come non omogeneo sul territorio. Carenze in particolare nelle fasce serali e notturne e in particolari nelle aree extraurbane;
- 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;
- l'opportunità di promuovere l'installazione di pannelli solari nelle aree di pertinenza strade.



SESSIONE 2

sala 8

Facilitato da:

Germano Biondi

Assistente: Cerea Mario

SICUREZZA E MOBILITÀ SECONDO I GIOVANI



HANNO PARTECIPATO

Anche nella seconda sessione erano presenti gli stessi partecipanti della mattinata

IL CLIMA DELLA DISCUSSIONE

Il gruppo ha ripreso i temi affrontati durante la mattinata, sviluppando ed ampliando proposte e idee da sottoporre alla plenaria.

CHE COSA È EMERSO NEI GRUPPI

I partecipanti hanno espresso la necessità di poter approfondire i temi non sufficientemente sviluppati durante la prima sessione:

- la necessità di incrementare i controlli sui biglietti e gli abbonamenti e di sanzionare gli atti vandalici;
- di mettere a disposizione mezzi pubblici dedicati alle attività di svago dei giovani ed in particolare durante la notte;
- di legare il costo degli abbonamenti al reddito effettivo delle famiglie, prevedendo conseguenti sgravi fiscali;
- forme di abbonamenti sul modello “mi muovo” tipo carta unica di pagamento valida per tutti i servizi di trasporto (Bus, bici, ecc.) ad un prezzo scontato.

I partecipanti si sono soffermati sulla necessità di ricorrere all'uso di piattaforme multimediali nella didattica a condizione di non perdere la socialità assicurata dal percorso scolastico, anche per contribuire alla riduzione dei costi dell'inquinamento ambientale derivanti dal trasporto. Su questo punto non vi è stato il pieno accordo dei partecipanti.

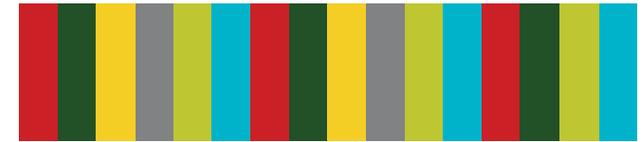
Da ultimo i partecipanti si sono soffermati sui ritardi dei treni locali, proponendo di un maggior coordinamento al fine di ottenere la stessa puntualità e dell'alta velocità.

BUONA MOBILITÀ

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI



SABATO 26 FEBBRAIO - SALA POLIVALENTE DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA - SEDE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA



crediti

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

Il progetto relativo all'evento di partecipazione sul PRIT è stato elaborato dalla Direzione generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistema di Mobilità della Regione Emilia-Romagna.; i contenuti del progetto sono tratti dai risultati del laboratorio formativo denominato "4PER-Progettazione partecipata per le politiche pubbliche" della Regione Emilia-Romagna.

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

Coordinamento generale:

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

Attività di comunicazione e di organizzazione: Gisella Gardi; Monica Pirazzoli; Teresa Valentina Sblendorio.

Conduzione e assistenza logistica: Avventura Urbana

Segreteria organizzativa: Clickutility Srl – Bologna.

Foto: Duccio Burberi

Instant report e identità visiva: Avventura Urbana.

Si ringraziano per la collaborazione tecnico-specialistica: Denis Barbieri; Germano Biondi; Laura Brugnolo; Mario Cerè; Giuliana Chiodini; Maurizio Dall'Ara; Irene Salvatrice Di Bernardo; Francesco Saverio Di Ciommo; Massimo Farina; Fabio Formentin; Stefano Filippini; Gabriella Ghiselli; Patrizia Mastropaolo; Patrizia Melotti; Sabrina Mingozzi; Emanuele Moretti; Roberta Morico; Antonella Nanetti; Gian Franco Pelleri; Federica Ropa; Analia Rutili; Annalisa Schembri; Tommaso Simeoni; Cesare Sgarzi; Maurizio Tubertini; Emanuela Bergamini Vezzali; Andrea Virgili; Marco Zagnoni.

Si ringraziano inoltre: Rossella Vanini, Marco Lavagna; Rossella Lorenzini; Graziella Martelli; Giuseppe Bruzzese della Direzione generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistema di Mobilità ; Daniela Degli Esposti, Simona Maltoni e Annamaria Fontana. dal Servizio Organizzazione e Sviluppo; Fabio Campisi, Antonella Forti; Michela Monacelli; Sabrina Franceschini del Servizio Comunicazione, Educazione alla sostenibilità e Chiara Vergano dell'Agenda Informazione e Ufficio stampa della Giunta; Rossella Longhi del Servizio Sistema informativo - informatico regionale; Isa Benvenuti del Servizio Approvvigionamenti, Centri operativi e Controllo di gestione; Enrico Mazzini del Servizio Patrimonio; Gloria Evangelisti; Marco Federici; Rita Maio, Maurizio Tutini, Marcello Vittorio Flavio dell'Assemblea legislativa.

Si ringrazia infine il Centro Stampa della Giunta regionale per il supporto grafico e di stampa dei diversi materiali.



hanno partecipato

Marco Aicardi, Daniele Amati, Chiara Arena, Luca Babini, Vittoria Bandini, Michela Barbieri, Elisabetta Barbieri, Francesco Barbieri, Giuseppe Barile, Lorenzo Baruffaldi, Alexandra Bassi, Agostina Betta, Paolo Bignami, Laura Bombarda, Oreste Bonazzi del Poggetto, Stefano Bondioli, Antonio Bonomi, Mauro Borioni, Villiam Bortolini, Michele Brugnatti, Gian Piero Buosi, Claudio Calderoni, Nicolò Canazza, Daniela Canossa, Lidia Castagnoli, Stefano Cataldi, Luca Catti, Antonio Cerullo, Giovanni Cervellati, Domenico Chiericozzi, Claudio Cremonini, Fabrizio Cremonini, Massimo Crepaldi, Riccardo Crosara, Raffaele De Sandro Salvati, Andrea D'Elia, Simone Diegoli, Gaia Errani, Elena Eterno, Enrica Fabbri, Giovanni Favia, Katia Finco, Antonella Franchini, Angelo Frascarolo, Claudia Galiffa, Rita Gambuzzi, Sergio Garagnani, Paola Gelli, Marisa Giuliani, Paolo Gualandi, Giuseppe Guicciardi, Gaia Lembo, Andrea Losi, Chiara Macchiavelli, Massimiliano Marchi, Tamara Masi, Michele Massa, Ferdinando Mastrangelo, Claudio Mazzanti, Paolo Mazzucchelli, Alessandro Mengozzi, Edoardo Mestieri, Giovanni Moricoli, Paolo Natali, Alfredo Negri, Silvia Nerini, Flavia Noto, Giancarlo Olivelli, Anna Maria Padovano, Andrea Paltrinieri, Andrea Panzavolta, Nives Pedrini, Giovanni Pellegrini, Vera Perotto, Simona Pezzi, Silvio Piraccini, Paola Poggipollini, Davide Polverelli, Sandra Poppi, Ronny Raggini, Elisabetta Randazzo, Benvenuto Razzaboni, Elisa Renda, Giuseppe Romagnoli, Giancarlo Romanini, Gabriele Rosetti, Francesco Sabatini, Elisabetta Sabbioni, Milena Saguatti, Rossella Sammarco, Marco Silvagni, Vincenzo Spina, Tiziana Squeri, Daniele Stefani, Simonetta Suprani, Silvano Tagliavini, Luca Tassinari, Maurizio Tedaldi, Erica Testi, Lamine Top, Annamaria Toschi, Umberto Turini, Stefano Turrone, Cinzia Vaccari, Paolo Vaccari, Elisabetta Velabri, Elisabetta Volta, Carla Zanarini, Sandro Zedda.

Hanno inoltre partecipato:

- gli studenti dell'Istituto Professionale di stato per l'Industria e l'Artigianato "A. Ferrari" - Maranello (MO)
- gli studenti dell'Istituto Tecnico per Geometri "L.B. Alberti" - Forlì
- gli studenti dell'Istituto ITAS "G. Saffi" - Forlì

