

PRIORITÀ STRATEGICA 2

Il sistema della mobilità

**2.1 Le infrastrutture 2.2 Il trasporto collettivo
2.3 Il trasporto privato 2.4 Le azioni di miglioramento**

Il sistema della mobilità

La mobilità come strategia per sviluppare e gestire in modo ottimizzato un sistema integrato di infrastrutture e azioni volte a promuovere forme di spostamento efficienti e sostenibili, per ridurre le occasioni di incidenta-
lità e promuovere comportamenti più sicuri, per garantire adeguati livelli di servizio alla circolazione dei veicoli
privati di persone e merci, anche attraverso un più facile accesso al sistema dei parcheggi e alle aree di sosta per
liberare sempre più il centro storico dalle auto private.

Nel corso dell'attuale legislatura si è cercato di attuare un modello di crescita urbana volto a favorire un migliore livello di qualità della vita. Nella nostra città la mobilità continua ad affidarsi in modo prevalente all'auto privata, pur in presenza, almeno nell'ambito più ristretto del capoluogo, di un significativo utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto usuale che non ha paragoni con nessun'altra città della stessa taglia a scala nazionale. Attraverso le strategie attuate, l'Amministrazione Comunale ha voluto perseguire i seguenti obiettivi:

- il miglioramento delle **infrastrutture viabilistiche** attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali quali strade, piste ciclabili, e rotonde;
- il miglioramento dell'offerta di **sosta** attraverso:
 - l'ampliamento delle aree di sosta regolamentate e soggette a pagamento;
 - la rimodulazione delle tariffe;
 - il maggiore sfruttamento di aree esistenti;
 - il miglioramento della "ospitalità" e della sorveglianza;
- l'ampliamento della **Zona a Traffico Limitato** e dell'**Area pedonale Urbana**;
- il miglioramento dell'offerta di **trasporto pubblico**;
- la tendenza verso una politica del **trasporto privato** più responsabile e sempre più sostenibile ovvero più efficiente in termini di risorse energetiche e nell'uso dello spazio e quindi anche apportatrice di minori effetti indesiderati sull'ambiente e la salute;
- il miglioramento della **sicurezza stradale**, attraverso:
 - attività di studio e analisi dei flussi di traffico e della circolazione veicolare;
 - attività di educazione stradale;
 - progetti speciali rivolti a determinate categorie e per particolari situazioni (giovani e bambini).

Le azioni attuate nel corso del quadriennio sono rivolte a contenere i livelli di congestione del traffico e quello delle polveri sottili come dirette conseguenze dell'aumentata dipendenza dall'automobile; inoltre, si è cercato di favorire investimenti in opere pubbliche - strade, rotonde, piste ciclabili che incoraggiassero l'uso della bicicletta e garantendo al tempo stesso un miglioramento complessivo del livello della sicurezza stradale.

Le azioni intraprese nel corso del quadriennio 2004/2007 possono essere riassunte nella:

- costruzione di **opere stradali** idonee a migliorare sicurezza e funzionalità della rete: tramite la realizzazione di rotatorie e i nuovi collegamenti di via Guido Carli e via S. Contardo d'Este;
- realizzazione di ulteriori interventi riguardanti il **sistema viabilistico**, con prevalente valenza ambientale, volti ad attenuare gli effetti della circolazione in ambiti di una certa estensione (riqualificazione del comparto Putinati/Fabbri, bypass del quartiere Borgo Punta, revisione del sistema circolatorio di Pontelagoscuro, provvedimenti di modifica della circolazione in via Boccacanalè S. Stefano e in via Madama);
- forte impulso alla realizzazione di **piste ciclabili** in sede protetta, specie per garantire alternative di spostamento sicure e facilmente usufruibili dai quartieri periferici e dalle frazioni esterne al capoluogo, accompagnato da un variegato programma di promozione nell'uso della bicicletta (attraverso la distribuzione di bici in comodato d'uso);
- introduzione di una politica di tariffazione della sosta come leva economica per orientare la domanda all'**utilizzo dei parcheggi** di interscambio e attestamento;
- attivazione di un sistema di indirizzamento e videosorveglianza nei **parcheggi** e di un **impianto di monitoraggio del traffico** esteso a tutto il territorio provinciale;
- sviluppo di strutture di **interscambio modale** (terminal ovest, sistemazione area ex MOF);
- ampliamento della **zona a traffico limitato** e applicazione di una disciplina di accesso e circolazione nella ZTL più equa e rigorosa;
- riorganizzazione attraverso decisa azione di miglioramento dell'offerta di **trasporto pubblico** collettivo urbano (nel corso del 2006 attraverso il piano di riordino delle linee la rete è passata da 83 a 108 Km), l'intensificazione delle frequenze e l'attivazione di servizi a chiamata nelle aree a domanda debole (TAXIBUS) oltre che di supporto alle politiche di limitazione del traffico veicolare (navette bus);
- contributi all'utilizzo di carburanti meno inquinanti.

L'amministrazione si è impegnata, al fine di migliorare lo stile di vita urbano, ad attuare misure che garantiscano una maggiore sicurezza alla circolazione stradale e a una più consapevole e responsabile riduzione dell'uso dei veicoli a motore - intervenendo anche dal punto di vista educativo.

Si può ragionevolmente affermare che nel corso dell'attuale legislatura si è dato avvio ad una politica a favore di una mobilità urbana sostenibile. Relativamente a questo ambito di rendicontazione vengono considerati tutti quegli interventi - ordinari e straordinari - e le attività svolte dai vari servizi comunali mirate a garantire il conseguimento degli obiettivi sopra indicati.

Nel corso del quadriennio 2004-2007 si è lavorato per poter realizzare gli interventi previsti dai relativi progetti di mandato, concludere le opere previste, avviare la progettazione ed esecuzione degli interventi che sono elencati nel piano annuale delle opere pubbliche per l'anno 2007. È importante sottolineare - come meglio esplicitato a pagina 62 - che dall'analisi degli interventi infrastrutturali realizzati in tema di sicurezza stradale emerge una netta diminuzione della localizzazione degli indici di incidentalità rispetto alle zone oggetto di intervento.

La presente priorità strategica è articolata nei seguenti sub ambiti di rendicontazione:

- 2.1 Le infrastrutture**
- 2.2 Il trasporto collettivo**
- 2.3 Il trasporto privato**
- 2.4 Le azioni di miglioramento**

2.1 Le infrastrutture

La **rete viaria** del Comune di Ferrara si estende per complessivi **km 1.004** (esclusa la rete autostradale) all'interno dei confini amministrativi. Da un punto di vista generale, la presenza di un vincolo fisico quale quello costituito dalla asta fluviale del Po e le scelte di carattere urbanistico in merito alla salvaguardia ambientale di un'ampia porzione di territorio collocata a nord della città hanno strutturato storicamente la maglia dei collegamenti viari sostanzialmente in una serie di assi radiali convergenti sul capoluogo. Gli **interventi straordinari (investimenti)** più significativi che sono stati compiuti nell'ultimo quadriennio hanno quindi come scopo primario quello di rispondere all'esigenza di messa in sicurezza dei "punti nevralgici" e hanno coinciso sostanzialmente:

- con la trasformazione di numerose intersezioni tradizionali (semaforizzate e non)

Tabella 1: Spesa complessiva per Investimenti (manutenzione straordinaria) in infrastrutture viarie

Anni	Interventi	Importo
2004	rotatoria di San Giovanni terminal bus extraurbani di via del Lavoro sottopasso pedonale collegante via del Lavoro con stazione FS messa in sicurezza incroci P.ta Po – P.ta S. Giorgio pista ciclabile lungo il canale Burana pista ciclabile di via Volano pista ciclabile di via Modena pista ciclabile di via Comacchio pista ciclabile via delle Erbe pista ciclabile parco urbano via Gramicia pista ciclabile nel parco urbano a Malborghetto pista ciclabile nel parco urbano a Francolino fermate TPL del servizio bus urbano	4.719.544,20
2005	rifacimento comparto via Fabbri via Putinati 1° bttto completamento del percorso ciclabile di via Calzolari a Francolino completamento strada interquartiere via Copparo via Gramicia rotatoria incrocio via Wagner/Fabbri/Bassa	4.553.193,11
2006	completamento della messa in sicurezza del percorso tra stazione FS e polo universitario messa in sicurezza attraversamento ciclopedonale di viale Po (INS). ciclabile via Padova manutenzione straordinaria barriere stradali di sicurezza via Diamantina riqualificazione urbana via Pisani tangenziale Est messa in sicurezza in diversi incroci e attraversamenti	3.255.649,09
2007	rotatoria Marconi Levi Michellini rotatoria Via Arginone collegamento via Ferraresi con Tangenziale Ovest strada di collegamento tra il casello Fe-Nord e la nuova area produttiva Enichem	2.831.526,17
Totale		12.104.263,48

Fonte: Ufficio Investimenti - Comune di Ferrara

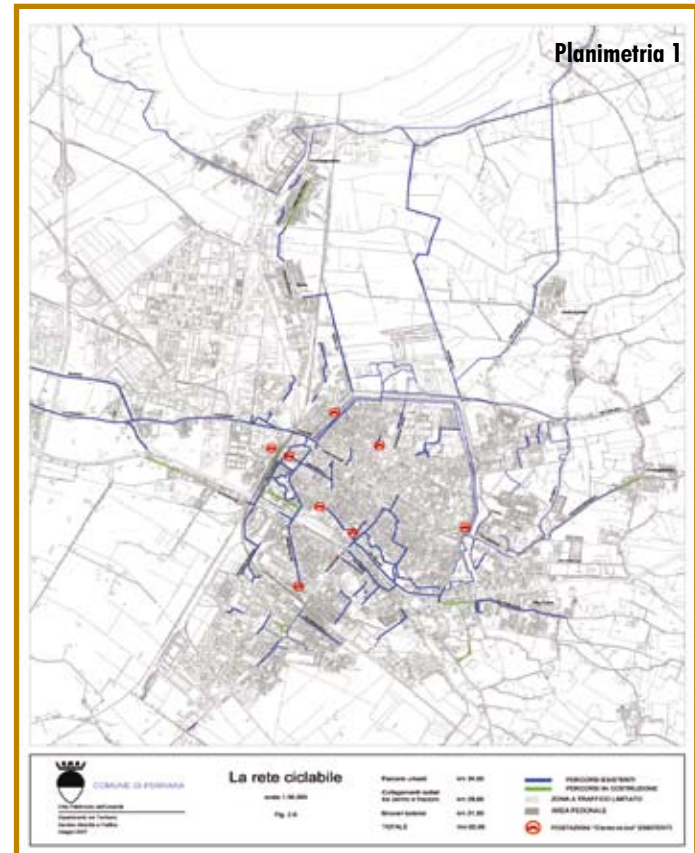
in intersezioni **a rotatoria** (rotatoria di Piazzale San Giovanni, rotatoria di Via Fabbri via Wagner, rotatoria di Via Marconi Levi Michelin e rotatoria di Via Arginone). Questa trasformazione strutturale della rete stradale urbana ha comportato un notevole miglioramento della fluidità della circolazione (salvo situazioni limitate alle fasce di punta mattutina). In termini economici, la diffusione delle rotatorie, se ha certamente richiesto forte impegno di risorse, ha anche prodotto benefici indiretti misurabili in minori costi di incidentalità, perdite di tempo, emissioni inquinanti, consumi;

- con la realizzazione di **piste ciclabili** in sede propria (lungo il canale Burana, di viale Volano, di via Modena, di Via Comacchio, di Malborghetto e di Francolino, messa in sicurezza percorso tra stazione FS e polo universitario);
- con la realizzazione o **riqualificazione** completa di strade di comparto (Via Fabbri – Via Putinati 1° lotto e strada interquartiere Copparo - Gramiccia);
- con la realizzazione di interventi mirati specificatamente alla messa in sicurezza **del trasporto pubblico locale (TPL)** e a garantirne una migliore fruibilità (sottopasso pedonale collegante via del Lavoro con stazione FS, messa in sicurezza di fermate TPL del servizio bus urbano).

La spesa complessiva sostenuta per tali interventi e per altre opere di manutenzione straordinaria è stata superiore a 12 milioni di euro, ovvero una media di 3 milioni annui di risorse.

Tali interventi hanno comportato per il Comune una spesa in termini assoluti che è diminuita nel corso degli anni (tabella 1), diminuzione motivata anche dal fatto che gli interventi realizzati nel 2004 e 2005 erano co-finanziati con contributi regionali (rotatoria S. Giovanni, Ciclabili V.le Volano, Modena e Comacchio) e con fondi comunitari (obiettivo 2) – per le ciclabili nel parco.

La **mobilità ciclistica**, nella realtà ferrarese è considerata come componente essenziale ed irrinunciabile del quadro globale della mobilità sostenibile, tenuto conto che la quota di spostamenti ascrivibili a questa modalità rappresenta oltre il 26% del totale degli spostamenti urbani. I principali requisiti che vengono presi in considerazione nella organizzazione degli interventi fino ad oggi realizzati sono quelli della messa in sicurezza dei punti di intersezione tra le piste ciclabili esistenti e le infrastrutture destinate al traffico motorizzato nonché il loro raccordo, al fine di creare la maggiore continuità di percorso possibile sia all'interno di singoli quartieri che nel complesso della intera rete. Pertanto quasi tutte le ciclabili presenti sul territorio sono state progettate prevalentemente in sede protetta in quanto tale scelta rappresenta la migliore soluzione



tecnica per le maggiori garanzie rispetto ai rischi d'incidente.

Obiettivo ritenuto fondamentale nella progettazione delle piste ciclabili è anche quello di rendere maggiormente fruibili i percorsi casa-scuola nell'ambito delle specifiche zone e di garantire un miglioramento generalizzato della sicurezza ciclabile attraverso interventi coordinati volti a limitare il traffico di attraversamento dei singoli quartieri e a moderare la velocità. Per quanto

Tabella 2: Suddivisione chilometrica della rete delle piste ciclabili

	2004	2005	2006	2007
km ciclabili sede propria	14,51	26,60	26,60	28,20
km ciclabili in corsia riservata	33,05	34,21	35,31	35,31
km ciclabili turistiche	16,95	21,85	21,85	21,85

Fonte: servizio Mobilità - Comune di Ferrara

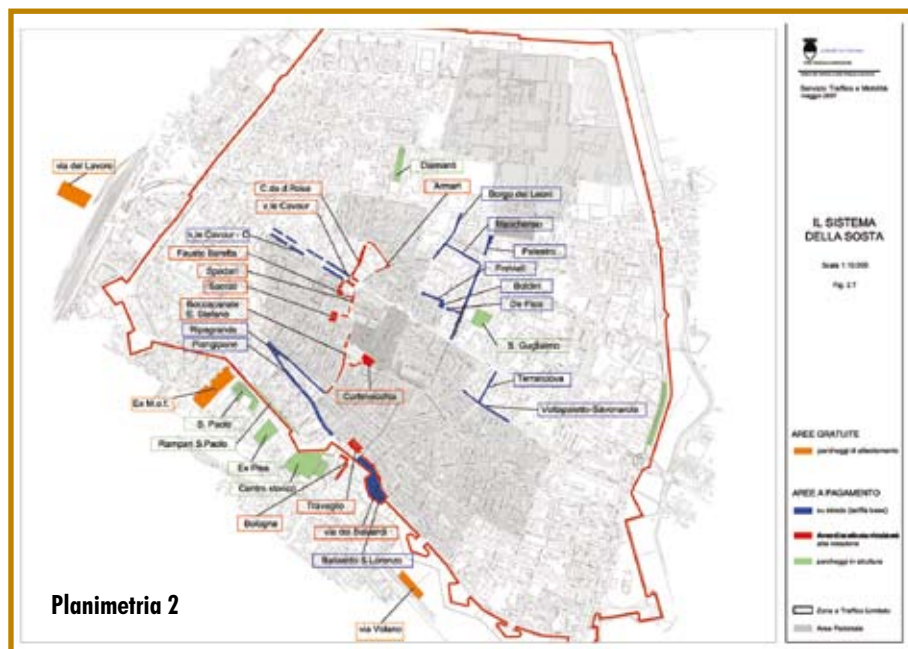
riguarda l'estensione delle rete ciclabile in ambito comunale questa può essere meglio evidenziata dalla planimetria 1.

La tabella 2 mostra nel quadriennio 2004/2007 un andamento crescente in Km delle piste ciclabili suddivise nelle tre tipologie: in sede propria, in corsia riservata e turistiche. In particolare dal 2004 gli interventi alle ciclabili in sede propria hanno consentito il raddoppio della loro lunghezza.

Il sistema delle aree dedicate alla sosta autoveicolare ad uso pubblico - **parcheggi** - presente nella città di Ferrara è articolato in due parti, rispettivamente corrispondenti all'insieme delle aree di sosta disposte lungo le strade del centro città e ai parcheggi delimitati e controllati, abitualmente identificati come "parcheggi in struttura". L'intero sistema della sosta è stato oggetto di un completo riordino negli anni 2002-2004 che a sua volta è scaturito da specifiche indicazioni deliberate dall'Amministrazione comunale come parte integrante del Piano del Traffico.

Il riordino attuato ha come cardini principali:

- l'aumento delle aree di sosta regolamentate e soggette a tariffazione nel centro storico;
- la rimodulazione delle tariffe in modo da incentivare un uso più dinamico delle aree stesse, prevedendo la progressività del prezzo d'uso in funzione sia



della durata di sosta sia della collocazione rispetto il cuore della città;

- l'accorpamento progressivo, tenuto conto degli impegni contrattuali in essere, in un'unica società delle responsabili-

tà operative connesse alla gestione, alla riqualificazione e allo sviluppo dei servizi di parcheggio della città.

L'offerta di parcheggio su strada, è dettagliata nella planimetria 2.

I Parcheggi ad Alta Rotazione sono quelli collocati lungo strade che, pur già appartenenti al centro città, sono di adduzione all'area più interna (Cortevecchia – F. Beretta – Viale Cavour- Via Spadari ecc.) e in cui è stabilita la tariffa "base" (attualmente pari a 1,00 – 1,20Euro/ora che aumenta a 1,60 euro/ora a partire dalla seconda ora di sosta); nelle aree ai margini del centro storico sono collocate inoltre, i parcheggi a Rotazione (Aree Blu) in cui oltre alla possibilità di sosta tramite la tariffazione (attualmente 1 Euro/ora) viene garantita altresì la possibilità di sosta gratuita per i residenti. Nei parcheggi di interscambio e/o attestamento, disposti a corona nelle immediate vicinanze del centro città che rimane in questo modo accessibile pedonalmente, viene agevolata la sosta di lunga durata che, pur a pagamento, rimane economicamente sostenibile in relazione ad un tetto di costo che è fissato in 2 euro dopo 4 ore di permanenza degli autoveicoli. L'introduzione di una politica di tariffazione della sosta come leva economica per orientare la domanda all'utilizzo dei parcheggi di interscambio e attestamento, ha determinato uno spostamento dell'utenza con esigenze di sosta prolungata dalle zone centrali a quelle più periferiche, lasciando più posti a disposizione per coloro i quali hanno esigenze di sosta di breve/brevissima durata. Questo è quanto si evince dai *report* dei valori medi di pagamento per operazione (suddivisi per tipologia

Tabella 3: Numero stalli e relative tariffe dei parcheggi.

Tipologia	Numero posti a pagamento	Tariffa Media	Numero posti gratuiti	totale
Aree su strada: Parcheggi ad Alta Rotazione (Zone Rosse)	860	€. 1-1,20/1 ^a ora €. 1,60 dalla 2 ^a ora		1.111
Parcheggi a Rotazione (Zone Blu con possibilità di sosta gratuita per residenti)	251	€. 1,00/ora		
Parcheggi di interscambio e/o attestamento	1.829	€. 0,50/ora fino ad un max di €. 2,00	467	2.296
subtotale	2.940		467	3.407
Autorimesse	264		-	264
totale	3.204		467	3.671

Fonte: Servizio Mobilità – Comune di Ferrara

Tabella 4: Spesa media per ogni sosta

	2004	2005	2006	2007
Parcheggi ad Alta Rotazione (Zone Rosse)	€. 1,51	€. 1,47	€. 1,51	€. 1,53
Parcheggi a Rotazione (Zone Blu con possibilità di sosta gratuita per residenti)	€. 1,52	€. 1,48	€. 1,49	€. 1,49
Parcheggi di interscambio e/o attestamento	n.p.	€. 1,38	€. 1,26	€. 1,28
Parcheggio Centro Storico	n.p.	€. 1,02	€. 0,98	€. 1,00

Fonte: Servizio Mobilità – Comune di Ferrara

di area) (tab. 4) e dai tempi medi di sosta per ogni singola operazione (tab. 5).

Allo scopo di supportare meglio le politiche di contenimento della mobilità individuale motorizzata, integrare le scelte sulla sosta e porre i presupposti per un'ulteriore riduzione del traffico di attraversamento del centro, si è quindi proceduto nel corso del 2004 ad un allargamento territoriale della **Zona a Traffico Limitato**.

L'ampliamento geografico dell'area sottoposta alla disciplina di limitazione della circolazione è consistito nel suo raddoppio raggiungendo ad oggi i 120 ettari di estensione e la sua partizione in tre sub-zone al fine di compartimentare anche la circolazione dei residenti dell'area interessata. I principi fondamentali su cui si incardina la regolamentazione delle

Tabella 5: Tempi medi per ogni sosta

	2004	2005	2006	2007
Parcheggi ad Alta Rotazione (Zone Rosse)	71 min.	69 min.	70 min.	71 min.
Parcheggi a Rotazione (Zone Blu con possibilità di sosta gratuita per residenti)	80 min.	73 min.	73 min.	73 min.
Parcheggi di interscambio e/o attestamento (scl. Parch. Centro Storico)	n.p.	165 min.	151 min.	153 min.
Parcheggio Centro Storico ¹	n.p.	122 min.	117 min.	120 min.

Fonte: Ferrara T.U.A.

1. Considerato come se il pagamento fosse in giorno feriale e dalle 7,00 alle 20,00

Tabella 6: Estensione della Zona a Traffico Limitato e dell'Area Pedonale Urbana, in Km².

	2002	2004
Zona a Traffico Limitato	0,32	1,28
Area Pedonale Urbana	0,01	0,06

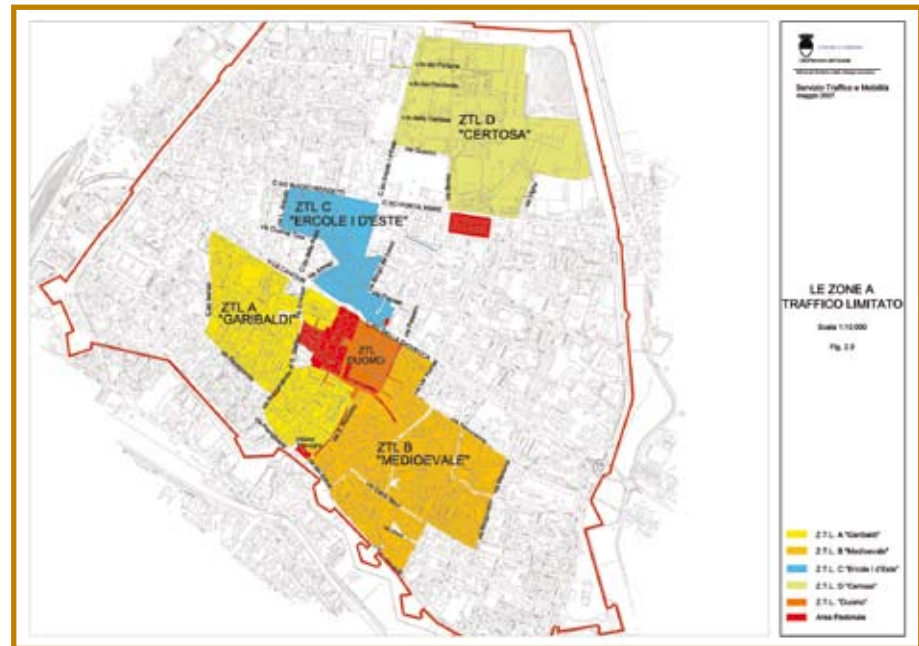
Fonte: Servizio Mobilità – Comune di Ferrara

Zone a Traffico Limitato (ZTL) possono di seguito essere riepilogate e consistono:

- nel mantenimento delle limitazioni di accesso per un arco temporale continuativo con orario 0-24;
- nella preclusione generalizzata all'accesso in ZTL di motocicli e ciclomotori, salvo circolazione per ricovero in area privata o su stalli appositamente creati;
- nella esclusione di autorizzazioni di accesso con diritto di sosta su strada qualora il titolare residente disponga di appropriati spazi privati di ricovero per il/i proprio/i autoveicolo/i;
- nella conferma del limite di una sola autorizzazione di accesso con diritto di sosta su strada per ciascuna famiglia di residenti, pur consentendo l'iscrizione di un numero massimo di 4 targhe di auto e l'intercambiabilità da un mezzo all'altro;
- nella introduzione di un corrispettivo tariffario per il rilascio di ogni tipologia di permesso (con esclusione della categoria dei residenti);
- nella differenziazione del livello tariffario associato alle autorizzazioni, in funzione del livello di emissioni inquinanti del veicolo e al suo profilo di utilizzo;

- nell'obbligo, da parte dell'amministrazione locale, di utilizzare i proventi della tariffazione per effettuare interventi direttamente connessi al miglioramento del sistema della mobilità locale, dando corpo, nella sostanza, ad una sorta di tariffa di scopo; ciò al fine di far emergere un legame diretto tra prelievo monetario e il suo impiego e per dare al cittadino piena visibilità nell'uso delle risorse;
- nella riduzione e semplificazione delle tipologie di permessi;
- nella definizione di "finestre" temporali più rigide entro le quali consentire la sosta in ZTL per i veicoli commerciali, pur garantendo la necessaria flessibilità agli operatori interessati a seconda delle specifiche esigenze.

Attraverso questa nuova regolamentazione relativa alla Zona a Traffico limitato si è potuto ridurre drasticamente le richieste di accesso a carattere giornaliero che inducevano una forte distorsione concorrenziale tra gli operatori della logistica. Allo stato attuale il numero di autorizzazioni a carattere permanente (cioè con validità temporale di lungo periodo, inclusi i permessi per svolgere attività di assistenza domiciliare e quelli per i dimoranti) a tutte le categorie aventi titolo all'accesso nella ZTL di Ferrara è di quasi 4.000 unità.



Planimetria 3

2.2 Il trasporto collettivo

In conformità alle previsioni normative contenute nella legge regionale istitutiva delle Agenzie Locali della mobilità, l'Amministrazione Comunale, allo scopo di coadiuvare i servizi tecnici nell'attività di progettazione, riguardante il sistema del **Trasporto Collettivo (Trasporto Pubblico Locale)** e le relative infrastrutture nonché nella gestione, organizzazione ed espletamento delle procedure del trasporto pubblico locale autofiltranviario (comprendendo anche il rapporto con i gestori dei servizi), ha provveduto – unitamente alla Provincia di Ferrara e ai Comuni della Provincia - a costituire l'Agenzia della Mobilità ed Impianti di Ferrara (AMI). Per quanto riguarda il trasporto pubblico, pur considerando la particolare attenzione che l'Amministrazione ha sempre prestato a questo tipo di modalità di trasporto, l'analisi dei dati porta a riconoscerne il ruolo sussidiario, sostanzialmente confinato a una utenza che non attinge alla platea completa della popolazione, considerando il mediocre, comparativamente a realtà urbane analoghe, livello annuo pro-capite di viaggi conseguito (50-60 viaggi/anno).

La situazione di Ferrara è certamente peculiare sia per la forte e positiva concorrenza esercitata dalla "bicicletta", sia per la dispersione territoriale dei nuclei abitati. Occorre constatare, inoltre, che anche dopo l'aumento di offerta a livello urbano ottenuto con l'aumento delle corse, l'intensificazione di passaggi su alcune direttrici, la rettificazione dei percorsi (minori tempi di viaggio) e una maggiore capillarità di servizio (si è raggiunto l'84% di popolazione urbana con una fermata di bus entro i 300 metri di distanza), il miglioramento non ha prodotto incrementi di utenza. Si è constatata viceversa una sensibilità verso le misure tariffarie più favorevoli introdotte e un positivo apprezzamento per il miglioramento di confort offerto (nuovi bus, fermate attrezzate con pensiline o riqualificate per favorire l'imbarco/sbarco dei passeggeri). Il sistema del trasporto pubblico locale rappresenta lo strumento principale attraverso il quale ricondurre la mobilità urbana nella sfera della sostenibilità. Per promuovere lo sviluppo è necessario creare le condizioni affinché il mezzo di trasporto diventi competitivo rispetto al mezzo privato in termini di efficienza e qualità del servizio.

In relazione alle **caratteristiche emissive del parco veicolare** utilizzato dall'azienda nel servizio di trasporto pubblico urbano, analizzando semplicemente la loro distribuzione numerica nelle varie classi ambientali, emerge un trend di netto miglioramento in parte anche dovuto alla diminuzione del numero dei mezzi. L'azienda trasporti sta di fatto sostituendo dal parco veicolare i mezzi meno ecologici a favore di un aumento nell'acquisto di mezzi più ecologici. Ha infatti, attuato un piano di sostituzione Bus (cofinanziato anche da questa Amministrazione) che si è perfezionato alla fine dell'anno 2007 con la messa in esercizio di ulteriori 12 bus a metano. Da segnalare grazie a questo ultimo intervento il numero dei veicoli di classe ambientale Euro 0 e 1 è stato notevolmente ridotto.

È fondamentale per attuare una buona politica a sostegno del trasporto Pubblico Locale operare in modo che il sistema di trasporto sia ben accessibile agli utenti e non discriminatorio e al tempo stesso in grado di fornire un servizio di buona qualità. Un buon servizio pubblico diminuisce la congestione nella città e garantisce al tempo stesso una maggiore possibilità di mobilità. Considerando le caratteristiche relative all'**accessibilità dei mezzi** (pianale ribassato rispetto al piano viabile e pedana mobile per favorire l'accesso ai disabili e carrozzine) il trend è in miglioramento. Da sottolineare che la Regione Emilia

Tabella 7: Suddivisione per classi ambientali del parco veicoli del trasporto pubblico locale.

Classe Ambientale	2004	2006	2007
Euro 0 e 1	45	37	17
Euro 2	34	38	38
Euro 3	4	5	5
Metano	14	14	26
Ibridi	4	4	4

Fonte: AMI

Romagna che eroga contributi alle aziende di TPL volti alla sostituzione degli autobus con più di 15 anni di età, prevede dal 2004 che tutti i veicoli di nuova immatricolazione ed utilizzati per il servizio urbano debbano tutti essere attrezzati per il trasporto disabili.

Tabella 8: Accessibilità del parco veicoli del trasporto pubblico locale

	2004	2006	2007
Veicoli a Pianale ribassato	81	98	98
Veicoli adattati ai disabili	46	60	72

Fonte: AMI

Al fine di valutare anche l'**efficienza e la qualità del servizio di trasporto** esercitato nel corso dell'ultimo triennio vengono proposti alcuni dati che sono stati estrapolati da un questionario che annualmente viene trasmesso alla Regione Emilia Romagna, dall'Agenzia della Mobilità, e che riassume i dati di mobilità nel territorio del Comune di Ferrara. Il dato relativo alla frequenza media delle linee evidenzia nel corso del quadriennio un miglioramento, i tempi di attesa tra una vettura e la successiva si riducono mediamente di quasi 3 minuti. Il trend positivo viene ribadito anche dall'indicatore successivo (numero corse effettuate anno) relativamente al triennio 2004/2006: tenuto fermo l'arco temporale del servizio, l'aumento della frequenza delle corse (e conseguentemente la diminuzione dei tempi di attesa) incrementa il numero delle corse effettuate che si traduce in un miglioramento della qualità del servizio. Il dato relativo al 2007 va valutato invece, alla luce degli interventi correttivi al **Piano di Riordino delle Linee del TPL** operati nel corso del 2007, nello specifico a partire dal 12 Settembre 2007. Tali interventi si possono sintetizzare:

- Linea 7: prolungamento complessivo del percorso della linea attraverso l'assorbimento di parte del percorso della linea 5 (Zona Malborghetto) che viene contestualmente soppressa e suo allungamento sino alle Carceri di Via Trenti. In questo caso, accorpando due linee lasciando praticamente inalterata la frequenza, il numero delle corse complessivo delle due linee di fatto si dimezza;
- Linea 10: prolungamento del percorso a monte garantendo il collegamento con l'abitato di Ponte Travagli e a valle garantendo un collegamento tra il centro città e le nuove urbanizzazioni e gli Uffici dell'Agenzia delle Entrate – INPDAP in Via Scalambra;
- Linea HF: modifica del percorso per garantire un ulteriore collegamento con il centro alla zona di Via C. Porta e Via Verga.

A supporto di quanto sopra evidenziato si sottolinea che le sopracitate modifiche al nuovo assetto della rete di TPL urbano hanno potuto garantire ai cittadini un migliore collegamento tra la periferia, il centro storico e i servizi della città e determinato in termini complessivi un aumento di percorrenza (+ 5.077,11Km.) rispetto ai chilometri già finanziati con l'approvazione del Piano di riordino delle linee. È da sottolineare che tale intervento ha determinato altresì un aumento dei chilometri della rete. Sempre per quanto riguarda la qualità del servizio e in particolare il fattore puntualità, pur rimanendo stabile nel tempo il dato percentuale, è

Tabella 9: Indicatori del trasporto pubblico locale.

	2004	2006	2007
Tempi di attesa tra una corsa e l'altra – Frequenza media delle linee	23	20	20,5
Numero delle Corse effettuate all'anno	297.908	304.536	285.084
Numero Corse in orario	90%	90%	90%
km di rete	83	108	110
Passeggeri all'anno	8.761.109	8.139.333	7.814.223
Percentuali riempimento Bus Urbano	12	12	12

Fonte: AMI e Servizio Ambiente Comune di Ferrara

da rimarcare che un 10% di corse non in orario (ritardo compreso tra i 5 e 10 minuti nelle fasce orarie di punta) è un fatto sicuramente da non trascurare, tenuto conto che lo standard contrattualmente previsto è 96- 98%. Si sottolinea che tale dato è riferito alle sole corse effettuate nelle fasce orarie di punta, che di fatto coincidono con le fasce orarie nelle quali si registra il numero più elevato di veicoli in circolazione. Per quanto riguarda invece l'indicatore relativo ai passeggeri trasportati all'anno il loro numero evidenzia una discreta flessione nell'anno 2006, confermando un trend negativo anche nel 2007. L'entrata in esercizio a partire dal settembre 2006 del nuovo Piano di Riorganizzazione delle Linee non ha favorito un incremento del numero dei passeggeri, anzi paradossalmente, le maggiori risorse messe in campo (incremento dei chilometri percorsi, aumento delle corse effettuate) hanno determinato una flessione in negativo del numero dei passeggeri trasportati.

Le cause possono essere imputate a:

- scarsa propensione dei ferraresi ad accettare le novità;
- scarsa conoscenza dei percorsi delle nuove linee;
- condizioni meteo climatiche particolarmente favorevoli che hanno caratterizzato sia l'autunno 2006 che quello 2007, che ha agevolato negli spostamenti l'utilizzo fino alla fine dell'inverno della bicicletta.

Gli obiettivi che l'Amministrazione ha inteso perseguire con il Nuovo Piano di riassetto delle linee sono i seguenti:

- diminuire i passaggi totali in Corso Martiri, direzione nord-sud (corso Porta Reno – largo Castello);
- ridurre i tempi di viaggio e intensificare le frequenze;
- raggiungere nuovi insediamenti residenziali nella zona est della città (Borgo Punta, Pontegradella, Malborghetto, ecc.);
- servire nuove strutture di pubblica utilità decentrate (Ospedale Pellegrino, ecc...).

I criteri che sono stati seguiti per raggiungere gli obiettivi prefissati sono stati:

- non ridurre il livello del servizio esistente;
- distribuire la domanda passeggeri su corse più frequenti in modo da consentire mezzi di dimensioni più ridotte;
- generare un miglior "effetto rete" sfruttando le coincidenze e i punti di interscambio;
- offrire maggiori alternative di servizio verso l'area centrale dai parcheggi di attestamento e dai nodi di interscambio (ex MOF, Terminal Est, Piazzale dei Giochi, ecc...).

Inoltre attraverso il riordino della rete:

- la zona di Quacchio può usufruire della linea 2 che attraversa interamente il quartiere ogni 20', oppure utilizzare la linea 9 ogni 15'/20' che transita in Via Pomposa;
- la frazione di Pontegradella viene collegata direttamente alla via Pomposa, con una frequenza di 30';
- la zona di via San Contardo d'Este nel quadrante est della città che prima del riassetto era priva di qualsiasi collegamento al centro ora gode di un servizio con frequenza 30';
- l'abitato di Malborghetto è servito con frequenza 30' fino all'interno della nuova zona residenziale.
- la zona di Borgo Punta che prima del riassetto era senza servizio viene ora attraversata con una frequenza di 20' nelle ore di punta e 30' in quelle di morbida.

Si evidenzia - nell'ambito delle politiche di trasporto collettivo - una particolare iniziativa finanziata dall'Amministrazione Comunale: **il Progetto "Muoversi"** destinato ai cittadini con disabilità motorie che consente di creare una rete di servizi attrezzati (TPL e mezzi delle Associazioni di volontariato) in grado di rispondere in tempo reale sia per l'esercizio delle linee ordinarie sia per ogni chiamata per motivi sanitari, lavorativi o più semplicemente di tempo libero attraverso un "call center" appositamente predisposto.



2.3 Il trasporto privato

Per la vita di tutti i giorni scuola, lavoro, casa, tempo libero e per ognuno dei nostri impegni, è quasi sempre indispensabile muoversi. Tuttavia la crescente domanda di spostamento è accompagnata da problemi che minacciano la nostra stessa mobilità. Questa Amministrazione ha commissionato una specifica indagine sugli spostamenti effettuati da un campione di persone residenti nel Comune di Ferrara (maggiori di 14 anni di età) il giorno mercoledì 12 ottobre 2005. Il campione, cui è stato somministrato il questionario, è composto da 1503 persone; si tratta del campione rappresentativo usualmente utilizzato dal Servizio Statistica del Comune di Ferrara per l'Indagine trimestrale sull'Occupazione e Disoccupazione. Il dato rilevato a livello locale viene messo a confronto con gli analoghi indici rilevati a livello nazionale da specifica indagine ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti). Dallo schema (tab. 12) appare evidente una forte caratterizzazione percentuale di un **parco veicolare circolante** prevalentemente costituito da autovetture, il cui numero, in senso assoluto, negli anni oggetto del rilevamento è in costante aumento. Il numero delle immatricolazioni annuali nel periodo in oggetto conferma la tendenza verso un progressivo e costante aumento nel tempo del numero dei veicoli in circolazione. Tale aumento determina una congestione del traffico cittadino che a sua volta è causa del peggioramento della **qualità dell'aria** e gli attuali modelli di crescita dei trasporti presentano sempre più problemi legati alla loro sostenibilità. Questa Amministrazione, come si può facilmente evincere dalle tabelle sottostanti, è di fronte ad una necessità improrogabile: riequilibrare le varie forme di mobilità urbana, ottimizzare l'uso delle reti stradali esistenti e dei mezzi di trasporto esistenti, preservare l'ambiente e la qualità della nostra vita. Il costante superamento del livello consentito delle polveri sottili nell'aria è un'emergenza con la quale la nostra Amministrazione è stata costretta — e sarà costretta in futuro — a confrontarsi ogni autunno/inverno. E' per questo motivo che a partire dal 2002 tutti gli anni viene sottoscritto a livello Regionale uno specifico Accordo di Programma sulla Qualità dell'Aria. L'amministrazione nel corso del quadriennio si è dunque impegnata a sviluppare, anche in relazione agli impegni sottoscritti, specifiche politiche per il contenimento dei livelli degli inquinanti sia attraverso la limitazione degli spostamenti individuali motorizzati sia attraverso la promozione di tutte le forme di mobilità a basso impatto come l'introduzione di incentivazioni che favoriscono la trasformazione degli impianti di alimentazione dei veicoli. In relazione all'accordo di programma sulla qualità dell'aria sottoscritto nel 2005, la regione Emilia Romagna, allo scopo di favorire tutta una serie di azioni volte a ridurre il livello delle emissioni inquinanti, ha stanziato a favore del Comune di Ferrara 219.000,00 Euro da destinare alla **erogazione di contributi per la trasformazione** a gas metano o a GPL gli autoveicoli privati dei cittadini residenti nel territorio comunale. Il Comune di fatto ha erogato e tutt'ora eroga 350,00 Euro per la trasformazione a gas metano o a GPL degli autoveicoli Euro 0 (non catalizzati) Euro 1 — 2 — 3. Come si evince dalla tabella 13 sotto riportata nel corso

Tabella 10: Indicatori principali della mobilità

	Ferrara 2005	Ferrara 2002	Italia IV trim. 2002 ISFORT	Italia IV trim. 2001 ISFORT
Popolazione Mobile ²	82,5%	77,2%	84,7%	81,9%
Numero Spostamenti Giornalieri ProCapite	3,20	2,22	2,99	2,91
Tempo in Mobilità Giornaliero Pro capite	43,9 min.	43,7 min.	56 min.	57,9 min.

Fonte: Servizio Statistica - Comune di Ferrara

2. Per popolazione mobile s'intende la quota di persone che ha effettuato almeno uno spostamento nell'arco della giornata considerata

del 2006 la maggiore incidenza di veicoli trasformati è relativa alla classe ecologica Euro 0 – autovetture non catalizzate - la categoria ecologicamente meno “sostenibile”. Per quanto riguarda invece l’anno 2007 la maggiore incidenza di veicoli trasformati è relativa alla classe ecologica Euro 2, ma si è mantenuta su percentuali molto consistenti anche quella relativa alla categoria ecologica Euro 3. L’erogazione dei contributi nel corso del biennio ha favorito la trasformazione degli impianti di alimentazione delle autovetture secondo le tipologie sotto riportate e le classi ecologiche presenti nella tabella 13:

- 83 trasformazioni a metano
- 524 trasformazioni a gpl

Nel corso del quadriennio 2004 - 2007 è di rilevante importanza la realizzazione del Sistema

Tabella 11: Analisi degli spostamenti

	% Indagine Ferrara 2005	% Indagine Ferrara 2002	% Indagine Italia 2002
Motivo dello spostamento:			
Scuola	3,0	2,9	n.d.
Lavoro	21,6	20,5	n.d.
Tempo Libero	20,2	20,3	n.d.
Fare Spese	8,5	10,5	n.d.
Viaggio di ritorno	46,7	45,7	n.d.
Modalità utilizzata:			
A piedi	11,3	12,9	-
In Bicicletta	26,4	27,4	27,6 ³
Moto,ciclomotore,scooter	3,4	4,9	4,2
Auto come conducente	48,2	43,8	-
Auto come passeggero	6,4	7,1	57,2 ⁴
Trasporti collettivi	3,1	3,2	10,5
Altro	1,2	0,8	0,5

Fonte: Servizio Statistica - Comune di Ferrara

3. A piedi e in bicicletta

4. Auto sia come conducente che come passeggero

Tabella 12: Parco veicolare circolante e immatricolazioni nel Comune di Ferrara

	Parco veicolare			immatricolazioni		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Autovetture	82.563	82.678	83.207	6.409	6.199	6.184
Autobus	433	431	417	24	1	10
Autocarri merci/Veicoli trasp. Spec	9.051	9.069	9.079	548	446	497
Motrici	295	292	271	16	14	21
Rimorchi	2.574	2.532	2.430	18	13	12
Motocicli	11.055	11.815	12.342	1.043	1.026	930
Motocarri, motoveicoli Speciali e quadricicli	233	209	211	23	6	13
Altri	8	8	8	0	0	0
TOTALE	106.212	107.034	107.965	8.081	7.705	7.667

Fonte: Servizio Statistica - Comune di Ferrara

automatizzato di monitoraggio e controllo centralizzato del Traffico che garantisce la gestione centralizzata, omogenea degli apparati previsti e installati nell'ambito del progetto:

- 7 telecamere (collocate in : Piazzale San Giovanni; Via Comacchio/Via Ravenna; Via Comacchio Rotatoria Via Capodistria/Ponte Caldirolo; Via Modena Rotatoria con via Schiavoni; Via Ferraresi Rotatoria con Via Trenti/Saragat; Via Padova intersezione Viale Marconi; Viale Po intersezione Corso Porta Po)
- 18 stazioni di rilevamento dei flussi di traffico di cui 11 posizionate nel territorio del Comune e collocate nelle vie più importanti di penetrazione all'abitato di Ferrara (esempio: Via Pomposa – Via Comacchio – Via Padova – Via Copparo – Via Bologna – Via Modena – Via Ravenna)
- 6 pannelli a messaggio variabile posizionati e che vengono utilizzati dalla centrale operativa della polizia Municipale per fornire informazioni utili alla guida (limitazioni alla circolazione veicolare e particolari deviazioni di traffico).

Tale progetto è stato ritenuto un "Progetto Pilota", nell'ambito del progetto per la realizzazione di un Sistema Regionale di monitoraggio del Traffico, con l'obiettivo di costruire una base informativa sui flussi di traffico veicolare sulle principali strade della Regione Emilia Romagna. Si evidenzia inoltre, che è stato installato anche un sistema di videoregistrazione digitale attivo 24 ore su 24 che registra in maniera circolare tutti e sette i flussi video previsti. Il sistema è divenuto pienamente operativo nel settembre 2006. L'Amministrazione monitora di continuo i flussi di traffico complessivi e in entrata nel territorio del Comune dalle vie più importanti di penetrazione all'abitato di Ferrara. La tabella 14 riporta i dati rilevati nei mesi di settembre/ottobre/novembre/dicembre 2006 e 2007.

Partendo dall'analisi degli interventi straordinari attuati nel corso del 2004 che hanno interessato alcuni nodi della viabilità principale della città per migliorare la sicurezza stradale e rapportandoli ai dati sull'**incidentalità stradale** rilevati nelle stesse arterie dal 2001 al 2006, si rileva un trend in progressiva diminuzione. Confrontando infatti il biennio 2005-2006 (post intervento) con i due bienni precedenti, vale a dire 2003-2004 e 2001-2002, si nota che il numero complessivo di incidenti stradali (con infortunati) accaduti nelle zone considerate diminuisce, nel biennio 2005-2006, del 18% rispetto al biennio 2003-2004 e del 29% rispetto al biennio 2001-2002 (da 160 incidenti nel 2001-2002 si passa a 138 nel 2003-2004 e a 113 nel 2005-2006). Entrando nello specifico delle diverse aree, notiamo che l'incidentalità diminuisce sensibilmente in via Fabbri (limitatamente al tratto compreso tra l'incrocio con via Bologna e quello con Via Putinati), dove si rileva una diminuzione del 67% nel biennio post intervento rispetto al biennio precedente e del 60% rispetto al 2001-2002. Diminuisce in modo sensibile anche a Piazzale San Giovanni (-56% e -33%), in Via Bondeno (-50% e -67%), in Via Comacchio (-45% e -67%), in Via Putinati (-47% e -27%) e in Via dei Calzolari (-24% e -30%). Una diminuzione meno marcata si rileva in Via Modena, dove si ha un calo del 7% rispetto al 2003-2004 e del 12% in confronto al 2001-2002. Si registra, invece, un aumento di incidentalità in Viale Volano del 63% nel biennio 2005-2006 rispetto al biennio precedente. In questo viale notiamo, in particolare, un aumento di incidenti all'incrocio con Via San Maurelio, al contrario, dalla parte opposta, all'incrocio con Via Bologna, la situazione è nettamente migliorata, non essendosi più verificato alcun incidente (sempre con infortunati) dal 2004. Rispetto al biennio 2001-2002

Tabella 13: Suddivisione delle trasformazioni auto in riferimento alla classe ambientale

Classe Ambientale	2006	2007
Euro 0	134	63
Euro 1	8	44
Euro 2	26	204
Euro 3	13	115

Fonte: Servizio Mobilità e Traffico – Comune di Ferrara

Tabella 14:

Flussi giornalieri di traffico medi diurni complessivi, in ingresso e in uscita alla Città, dalle 7:00 alle 19:00

	2006	2007
Via Copparo	10.526	10.863
S.S. 16 Adriatica	17.720	16.532
Via Comacchio	7.447	7.380
Via Cento	9.770	13.671
Via Eridano	12.528	12.490
Via Bondeno	7.277	7.041
Via Padova	13.264	11.955
Via Bologna	15.125	15.809
Via Pomposa	10.901	11.231
TOTALI	104.558	106.970

Fonte: Servizio Mobilità e Traffico – Comune di Ferrara

notiamo una diminuzione complessiva di incidentalità in Viale Volano del 32%, dovuta soprattutto all'annullamento dell'incidentalità all'incrocio con Via Bologna. La direttrice Via Gramicia - Via Copparo, comprendente le Vie Pannonius e Guido Carli, è stata ultimata, con l'apertura di via Carli, nel 2004, per cui non può essere considerato significativo il confronto con gli anni precedenti relativo all'intero asse.

Nell'ambito delle **politiche sulla sicurezza** esercitate dall'Amministrazione Comunale, una parte rilevante è costituita da quella relativa alla sicurezza stradale, all'interno della quale un ruolo di primo piano è certamente quello giocato dalla Polizia Municipale, anche attraverso un costante e capillare controllo su tutta la rete stradale del Comune. Tale controllo è espletato dal Corpo mediante una continua attività di servizio svolta dal personale in un arco temporale ordinario di 18 ore, che va dalle 7 del mattino alle 01 della notte, con estensioni specifiche e mirate fino alle ore 03. Principalmente il servizio viene svolto dal personale addetto prioritariamente alla viabilità (70/80 unità), che pattuglia costantemente il territorio svolgendo opera di prevenzione e repressione dei comportamenti maggiormente a rischio per la sicurezza stradale. A tale scopo il Comando Polizia Municipale ha sviluppato un **programma di educazione e sensibilizzazione alla sicurezza stradale rivolto a studenti**, mirati a reprimere tali pericolosi comportamenti quali: eccessi di velocità, guida in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di sostanze psicotrope, sorpasso, uso dei telefoni cellulari durante la guida, ecc. Il programma è composto da lezioni di educazione stradale effettuate principalmente presso i plessi scolastici, in accordo con le direzioni didattiche. Proprio in considerazione del progetto indicato preme sottolineare che è convinzione di questa Amministrazione che sia di fondamentale importanza impartire, anche ai più giovani, a quelli che un domani saranno automobilisti e che comunque sfrutteranno la strada in maniera più "diretta", non solo la conoscenza dei segnali ma anche e soprattutto i corretti comportamenti da adottare. Solo comprendendo che la strada, in quanto "pubblica", soggiace a determinate leggi e soprattutto impone prudenza e rispetto nei confronti di se stessi, degli altri e dell'ambiente, si può sperare in una riduzione degli incidenti e in una mobilità più sostenibile.

Unitamente a queste attività tutto il personale ha partecipato e partecipa a servizi di presidio fisso, durante l'entrata e l'uscita degli scolari, presso la sede di 12 istituti scolastici, nonché al presidio a rotazione di ulteriori 14 scuole. Tutta l'attività del Corpo viene coordinata da un efficiente sistema di comunicazioni radio-telefoniche e da una rete di telecamere (13 per il monitoraggio delle zone considerate maggiormente a rischio per motivi di sicurezza e 6 per il monitoraggio del

Tabella 15: Incidenti anni 2001/2006 verificatisi nelle aree interessate dagli interventi infrastrutturali completati nel 2004

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Gramicia / Copparo	10	1	4	3	8	2
P.le San Giovanni	1	5	6	3	1	3
Via Fabbri	2	3	2	4	1	1
Via Bondeno	4	5	1	5	2	1
Via Comacchio	9	9	3	8	1	5
Via Calzolai	15	8	12	9	6	10
Via Modena	29	29	30	25	27	24
Viale Volano	11	8	4	4	8	5
Via Putinati	7	4	10	5	2	6
Totale	74	72	72	66	56	57

Fonte: Servizio Statistica – Comune di Ferrara

Tabella 16: attività di educazione stradale

	2004	2005	2006
Studenti coinvolti	2644	3200	2200
Ore di lezione	247	220	214
Progetti speciali (ore)	71	100	

Fonte: Corpo di Polizia Municipale – Comune di Ferrara

traffico) costantemente vigilate dalla nuova Centrale Radio Operativa del Comando, realizzata nel corso del biennio 2005/2006. Nel corso della legislatura sono stati realizzati importanti **progetti in tema di sicurezza stradale** che hanno visti coinvolti gli studenti di gran parte delle scuole elementari del comune e i giovani con mirate iniziative di prevenzione dell'abuso di sostanze alcoliche e degli incidenti stradali:

- Percorsi sicuri casa/scuola;
- Il Mondo della Notte;
- Pattugliamento delle strade mirato alla repressione dei comportamenti di guida a rischio;
- Pattugliamento delle strade mirato alla repressione del fenomeno della incidentalità notturna ("stragi del sabato sera");
- Stasera guido io – BOB;
- Non gettare la vita in un bicchiere.

Nell'anno scolastico 2003/2004 e 2004/2005 il Comune di Ferrara ha attivato un progetto che vede coinvolte la scuola elementare Bombonati, come prima iniziativa e negli anni successivi le altre scuole della Circoscrizione Est, Via Bologna e Centro Cittadino con l'obiettivo di rendere i bambini e le bambine autonomi e sicuri, assicurando loro la possibilità di andare a scuola da soli, di uscire per giocare con gli amici e di andare a fare la spesa riconoscendo loro il diritto di vivere all'interno della propria comunità. In particolare è stato attivato alla scuola Bombonati il sistema **Piedibus** un modo per mandare i bambini da casa a scuola a piedi, in condizioni di sicurezza, con conseguenze molto positive per i bambini e per la comunità. Gli operatori di strada, su incarico dell'amministrazione, nel Marzo 2005 hanno intrapreso un monitoraggio dei locali e dei luoghi di aggregazione frequentati dai giovani, nell'ambito del progetto il **Mondo della Notte**. Nell'arco dell'anno sono stati effettuati diversi interventi con l'etilometro per la misurazione del tasso alcolemico e per fornire inoltre, consulenze specifiche di tipo informativo ed educativo rispetto alle sostanze e ai comportamenti a rischio. La Polizia Municipale ha attivato, nel corso del periodo 2004/2007, una serie di servizi speciali che si sono manifestati in un **pattugliamento delle strade** mirato alla repressione dei comportamenti di **guida a rischio** programmato in particolari fasce orarie diurne sulle principali arterie cittadine, svolti da personale dotato di strumentazioni speciali, telelaser, etilometro, e autovelox. Ed inoltre, sempre nello stesso periodo, una serie di servizi speciali che si sono estrinsecati in pattugliamenti delle strade mirati alla repressione del fenomeno della incidentalità notturna, "**stragi del sabato sera**", che si sono svolti nelle serate del venerdì e del sabato nella fascia oraria dalle ore 23,00 alle ore 03, sulle principali arterie cittadine, da personale dotato di strumentazioni speciali, telelaser, etilometro. Nell'ambito del "**Progetto Operatori di Strada**", realizzato da A.C.L.I. Provinciali di Ferrara, in collaborazione con il Comune di Ferrara, Ser.T Az. USL di Ferrara, è partita, nel mese di aprile 2005, per poi proseguire con altre iniziative specifiche in giugno, luglio e agosto, la campagna di promozione "**Bob – Stasera guido io**". Dei diversi interventi fatti negli anni dagli Operatori di Strada, "Bob – stasera guido io" è di sicuro uno di quelli che ha permesso, più di altri, di promuovere in maniera diretta un'alternativa ai comportamenti a rischio legati alla guida in stato di ebbrezza. Il progetto ha avuto inizio con un primo intervento sperimentale il 22 aprile 2005 all'interno di una discoteca di Ferrara, per poi ripetersi in maniera programmata. È stato scelto un locale "di tendenza" e quindi recettore delle mode e degli stili giovanili, ad alta frequentazione di ragazzi dai 17 ai 30 anni. Nel mese di agosto 2005 si è avviata una ulteriore campagna di prevenzione degli incidenti stradali e di sensibilizzazione sui problemi connessi all'abuso di alcolici denominata "**Non gettare la vita in un bicchiere**". Si è scelto di realizzare l'intervento all'interno della cornice dell'importante manifestazione culturale ferrarese dei Buskers e più precisamente dentro la programmazione delle serate al Busker Garden.

FOCUS MOBILITY MANAGEMENT

Nel 1998 con il D.M. 27/03/1998 - pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n°179 del 3/08/1998 - veniva introdotto a livello nazionale l'obbligo per le Aziende e gli Enti con più di 300 addetti – oltre alle imprese con almeno 800 dipendenti distribuiti in più sedi – di dotarsi di una nuova figura professionale: il cosiddetto “Mobility Manager”.

La normativa richiede che il Mobility Manager provveda ad ottimizzare gli spostamenti dei dipendenti della propria azienda o dell'ente di appartenenza allo scopo di ridurre il più possibile l'uso di auto e moto, in quanto usati in forma individuale. Qualora la sua figura coincida anche con quella di Mobility Manager d'Area le competenze specifiche comprendono anche tutti quei compiti di gestione della mobilità urbana che possano portare ad un maggior livello di efficienza dell'intero sistema dei trasporti locale, attraverso il coordinamento delle diverse iniziative progettuali, il controllo del corretto funzionamento del sistema del servizio pubblico, l'individuazione delle disfunzioni e le proposte operative per la loro eliminazione, ecc. Il Mobility Manager del Comune è quindi la persona che individua le strategie e propone le soluzioni tecniche e gestionali per organizzare gli spostamenti delle persone; il suo compito si traduce nel trovare quegli incentivi e quelle “combinazioni organizzative” che possano essere proposte per rinunciare all'auto individuale e passare all'auto “condivisa” con altre persone o alla bicicletta o al servizio di trasporto collettivo. Il Comune di Ferrara ha provveduto alla nomina del Mobility Manager già dall'anno 2000. Sul piano pratico, una delle prime iniziative promosse dal Comune di Ferrara nell'ambito delle politiche di Mobility Management aziendale è stata quella di acquistare (anche grazie ad un contributo del Ministero dell'Ambiente) e distribuire tra i propri dipendenti biciclette destinate agli spostamenti casa-lavoro o da usare per motivi di servizio. Tale iniziativa ha incontrato il favore dei destinatari: le biciclette acquistate e distribuite sono state ben 210. A questa prima iniziativa sono state affiancate altre azioni che rientrano a pieno titolo tra le prerogative di un mobility management, inteso come sforzo a ridurre l'impatto energetico e migliorare l'efficienza del “sistema degli spostamenti aziendali” nel suo complesso; si allude qui a tre significative azioni. La prima ha riguardato la campagna di promozione ed erogazione di incentivi alla conversione delle auto private all'uso del metano e alla conseguente gestione operativa delle pratiche amministrative che ha permesso la utilizzazione nel 2006 e nel 2007 di circa 219.000 Euro di fondi regionali per la trasformazione a metano di 607 auto di cittadini ferraresi e che – a titolo informativo – rappresentano grosso modo l'uno per cento del parco autoveicolare cittadino, come già esplicitato nell'apposito sub ambito 2.3. La seconda è consistita nell'operazione di rinnovo della flotta dei mezzi comunali che ha visto l'acquisto di ben 21 veicoli a propulsione ibrida (perfezionato nell'estate 2005, di cui 5 in uso alla Polizia Municipale) e rappresenta una concreta espressione di attenzione al risparmio energetico e allo stesso tempo testimonia la possibilità di un modello “virtuoso”, la cui diffusione porterebbe a risultati di notevole entità. Anche in questo caso è stato fondamentale il contributo erogato dal Ministero dell'Ambiente.

La terza iniziativa ha sancito come l'operato di questa amministrazione sia caratterizzato a sostenere forme di Mobilità sostenibile e in particolare a favorire un uso più esteso della bicicletta quale mezzo di trasporto urbano. In particolare si fa riferimento al Progetto di istituzione del servizio di biciclette a uso pubblico, (Progetto “Bicibuskey”) collocate in vari punti della città – attualmente 8 - dove sussistono condizioni ideali di interscambio modale, quali parcheggi di attestamento e terminal di linee di trasporto pubblico, e di rimodulare l'offerta in quelle aree dove la richiesta è più pressante. La gestione del servizio è stata delegata dal Comune di Ferrara alla Società Ferrara TUA.

2.4 Le azioni di miglioramento

ATTIVAZIONE TERMINAL OVEST

In tema di sviluppo dei nodi di interscambio e di riorganizzazione delle linee di trasporto pubblico entro l'inizio dell'estate 2008 verrà attivata la nuova struttura adibita ad autostazione, collocata sul fronte ovest della stazione ferroviaria, in diretta connessione con le banchine ferroviarie da un lato e l'adiacente parcheggio di via del Lavoro dall'altro. Tale struttura, dispone di 14 baie di ricevimento bus, di una sala di attesa passeggeri e di un fabbricato a disposizione degli operatori del movimento. La sua entrata in esercizio consentirà di concentrare i capolinea delle linee extraurbane nell'area della stazione e di traslare nella nuova autostazione tutte le linee con provenienze dai quadranti sud e sud-ovest così da risparmiare sui tempi di viaggio potendo evitare l'ingresso al piazzale stazione tramite l'attuale sottopasso di via Po.

VARCHI DI CONTROLLO ALLA ZTL

Il progetto più significativo, indicato come obiettivo di mandato 2004 – 2009, certamente riguarda la collocazione del sistema di controllo automatizzato dei varchi di ingresso della ZTL. La domanda crescente di mobilità che riguarda anche la nostra città e l'emergenza ambientale ad essa associata hanno rivolto l'attenzione di questa Amministrazione verso la ricerca di una soluzione tecnologiche che:

- disincentivi l'uso del mezzo privato;
- diminuisca il numero dei veicoli in transito;
- riduca i valori di inquinamento acustico e atmosferico.

In quest'ambito, l'adozione di un sistema di controllo elettronico e regolamentazione degli accessi alla Zona a Traffico Limitato (ZTL) permette di ottenere senza dubbio una serie di benefici quali la regolamentazione del flusso veicolare all'interno delle aree a traffico limitato a favore di una riduzione dell'inquinamento atmosferico, una viabilità più fluida dei mezzi autorizzati (trasporto pubblico, taxi, ambulanze, ecc.), un impiego più redditizio del personale di controllo (polizia municipale), un alleggerimento delle procedure di controllo e rilascio dei permessi di accesso a breve e a lungo termine e un miglioramento complessivo del livello di servizio e della qualità di fruizione offerti al cittadino. Un sistema di controllo elettronico e regolamentazione degli accessi è costituito da un numero variabile di varchi installati in prossimità delle principali vie d'accesso alle zone da controllare e centralizzati presso una sala operativa di controllo. La regolamentazione dell'accesso avviene attraverso il riconoscimento automatico dei veicoli. In particolare, per controllare l'autorizzazione all'accesso si rendono necessari degli apparati in grado di digitalizzare l'immagine posteriore del veicolo, elaborarla ed estrarre da essa il numero della targa inquadrata.

PISTE CICLABILI

Quanto agli interventi sulle reti viarie funzionali a potenziare l'uso della bicicletta come componente di rilievo della mobilità locale e a migliorare i livelli di Sicurezza della Circolazione, che si realizzeranno entro la fine della legislatura sono fundamentalmente legati al completamento della rete delle piste ciclabili disposte a raggiera lungo i percorsi principali di collegamento con l'immediata periferia. Nell'ambito di tali interventi da citare sono la realizzazione sulla dorsale di Via Bologna di una pista ciclabile per consentire il completo collegamento tra la frazione di Chiesuol del Fosso e la città, e interventi diffusi di "ricucitura" per fornire un maggior grado di connettività all'insieme della rete

urbana e suburbana ciclabile.

PARCHEGGI

Entro la fine della legislatura si provvederà a:

- realizzare il parcheggio presso la caserma di via Palestro (identificata come Cavallerizza) e l'ampliamento del parcheggio di San Guglielmo, per indicativi 110 stalli. Riguardo a tali interventi è in fase di predisposizione il provvedimento con cui l'Amministrazione intende concedere le aree, definitivamente acquisite dal Ministero della Difesa, alla società Ferrara Tua, affinché tali parcheggi vengano realizzati a spese della stessa società;
- aumentare la sosta regolamentata a pagamento, con possibilità di sosta gratuita per i residenti del Settore in Corso Vittorio Veneto dall'intersezione con via Poledrelli fino a viale Cavour;
- ampliare l'area di parcheggio di via del Lavoro, già in concessione a Ferrara Tua, di fronte al sottopasso ferroviario e al terminal ovest degli autobus, per la realizzazione di circa 100 stalli;
- realizzare una nuova area di parcheggio in via Cisterna del Follo, per la disposizione di circa 300 stalli a raso. Tale area ubicata in corrispondenza all'ex caserma Pozzuolo del Friuli consentirà di offrire parcheggi ad una ampia gamma di utenza: visitatori e dipendenti dell'Ospedale, residenti, studenti e dipendenti delle vicine facoltà universitarie, turisti.





COMUNE DI FERRARA

