Comune di Ferrara Le Linee di Indirizzo

PUMS

17/05/2017

A che punto siamo…

PUT

Piano Urbano del Traffico

Strumento obbligatorio

Approvato nel 1998
Successivamente aggiornato con interventi/azioni non contenuti in un documento strutturato, ma coerenti con gli obiettivi generali.

PUM

Piano Urbano della Mobilità

Strumento ad oggi non obbligatorio

Approvato nel 2009
Si stanno attuando gli interventi/azioni contenuti nel piano.

Linee di indirizzo

PUMS

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Strumento ad oggi non obbligatorio

Approvate nel giugno 2016
Si sta lavorando alla redazione del PUMS da approvare entro il 2017

PUMS: cosa fare

- analisi dello stato di fatto e definizione di obiettivi generali (Linee di Indirizzo);
- elaborazione di uno scenario di riferimento (scenario che si verificherebbe in futuro in assenza di nuove azioni);
- elaborazione di una visione strategica partecipata e predisposizione di scenario di progetto;
- scelta partecipata di obiettivi e dei relativi indicatori di risultato;
- scelta delle azioni e dei relativi indicatori di realizzazione;
- monitoraggio dello stato di avanzamento delle azioni e valutazione periodica dei risultati conseguiti;
- verifica del raggiungimento dei macro obiettivi.

PUMS: come farlo

- **Redazione Linee di indirizzo PUMS** (già approvate in Giunta il 28 Giugno 2016)
- **Redazione PUMS**: dagli obiettivi generali individuati nelle linee di indirizzo definire la strategia e le azioni volte al suo conseguimento. Le azioni di breve periodo costituiranno il PUT e quelle di medio e lungo periodo PUMS). (da approvare entro 31/12/17)
- **Redazione VAS e gestione Processo Partecipativo** (in parallelo al percorso di redazione del PUMS)

PUMS E PUT

Le azioni e gli interventi individuati per il raggiungimento degli obiettivi dovranno essere suddivisi in base alla tempistica di realizzazione, in base alla tipologia di interventi e in base allo stanziamento di risorse, e classificate in azioni e interventi facenti parti del PUT e azioni del PUMS tenendo conto che:

- 1. **il Piano Urbano del Traffico** (**PUT**) è un piano di gestione costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo (due anni). La sua attuazione non implica lo stanziamento di risorse economiche straordinarie, in quanto si basa sulla dotazione infrastrutturale esistente.
- 2. **il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** (**PUMS**) che si pone generalmente su un periodo di riferimento di 10 anni, e contempla le ipotesi di investimenti in infrastrutture ed innovazioni gestionali da attuarsi nel medio periodo, sia su scala urbana che su scala sovra-comunale, per questo esso implica lo stanziamento di risorse economiche straordinarie.

Questi due strumenti dovranno essere coordinati in modo tale da rendere integrate e reciprocamente congrue le azioni e gli interventi che ogni strumento si propone di attuare.
Il PUT in particolare dovrà avere come allegati il Regolamento Viario e la Classificazione Strade.

UNITA' DI PROGETTO

(difficoltà nel coinvolgere pienamente personale di altri settori/servizi)

ZANARINI MONICA (coordinatore U.D.P.)	Responsabile U.O. Mobilità – Servizio Infrastrutture Mobilità e Traffico – Settore OO.PP. e Mobilità – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
ACCORSI ROBERTO	Ispettore Superiore Staff Comandante - Divisione I - Comparto Attività Interne – Polizia Municipale
BENINI GIORGIO	Ufficio Sicurezza Urbana – Servizio Salute e politiche Socio Sanitarie – Settore Servizi alla Persona – Area Servizi alla Persona
BERTONCELLI FAUSTO	Ufficio Benessere Ambientale - Settore OO.PP. e Mobilità – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
BOREA FRANCESCA	U.O. Area Tecnica – Sevizio Ambiente – Settore Attività Interfunzionali – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
CALZOLARI ANNA	U.O. Mobilità – Servizio Infrastrutture Mobilità e Traffico – Settore OO.PP. e Mobilità – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
CAROLI VALENTINA	Centro Idea e Partecipazione – Sevizio Ambiente – Settore Attività Interfunzionali – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
CILIO MAURO	U.O. Mobilità – Servizio Infrastrutture Mobilità e Traffico – Settore OO.PP. e Mobilità – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
CREMA ILENIA	Urban Center – Settore Pianificazione Territoriale – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
DE LUIGI FABIO	Dirigente Servizio Sistemi Informativi e Territoriali - Settore Pianificazione e Controllo – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
FIORENTINI MARIA CRISTINA	Ufficio Sviluppo Comunicazioni - Servizio Sistemi Informativi e Territoriali - Area Risorse
MARTINELLI ELISABETTA	Centro Idea e Partecipazione – Sevizio Ambiente – Settore Attività Interfunzionali – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
MENEGATTI ROSSANA	Responsabile U.O. Commercio Attività Produttive - Servizio Commercio, Attività Produttive e Sviluppo Economico - Settore Pianificazione Territoriale – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico

MONINI TULLIO	Responsabile U.O. Politiche Familiari e Integrazione Scolastica - Istituzione dei Servizi Educativi Scolastici e per le Famiglie - Settore Servizi alla Persona Istruzione Formazione- Area Servizi alla Persona
PACCHIONI MATTEO	Ufficio Sistemi Informativi e Territoriali - Servizio Sistemi Informativi e Territoriali - Area Risorse
PAGLIARINI FAUSTO	Giovani – Gestione e Controllo Servizi Culturali – Politiche Giovanili progettazione europea – Settore Attività Culturali Area Servizi alla Persona
PINNA MARIATERESA	Dirigente Servizio Manifestazioni Culturali e Turismo - Politiche per la pace - Settore Attività Culturali
PORRETTA CHIARA	Urban Center – Settore Pianificazione Territoriale – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
RINALDO CRISTIANO	Ufficio Intersettoriale Piani Progetti Programmi - Servizio Ufficio di Piano - Settore Attività Interfunzionali – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
SIVIERO MICHELE	Studi e Ricerche - Ufficio Statistica - Settore Pianificazione e Controllo – Area Risorse
ZANELLA JACOPO	Ufficio sviluppo tecnologico - Servizio Sistemi Informativi e Territoriali - Area Risorse
GOTTARDI CHIARA	Capo ufficio Delegazione Est - U.O. Decentramento e URP – Settore AA.GG. – Area Risorse
GRAPS CINZIA	Responsabile URP - Ufficio Relazioni con il Pubblico - U.O. Decentramento e URP – Settore AA.GG. – Area Risorse
MANFREDINI DAVIDE	Ufficio Progettazione - Servizio Pianificazione Territoriale – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico
TASSINARI CLAUDIO	Ufficio Progettazione - Servizio Pianificazione Territoriale – Area del Territorio e dello Sviluppo Economico

FONTI

- Dati sui veicoli: ACI
- Dati sul pendolarismo e modal split: Censimenti Istat 1991, 2001 e 2011
- Dati su incidentalità: Istat
- Questionario sulla mobilità Comune di Ferrara
- Dati sul trasporto Pubblico locale urbano e extraurbano: AMI e TPER
- Dati sul trasposto pubblico ferroviario: Regione Emilia Romagna
- Dati sulla sosta: Ferrara Tua
- Dati di Traffico: postazioni fisse, postazioni mobili e Visum Comune di Ferrara
- Dati sulla mobilità ciclabile: contabici Provincia
- Annuario Statistico 2014 “Ferrara in cifre” Comune di Ferrara
- PSC Comune di Ferrara
- Annuario 2016 Socio economico Ferrarese Ricerche, analisi, commenti su economia e società in provincia di Ferrara – Ed. CDS
- Dati ambientali: rapporto annuale sulla qualità dell’aria Provincia di Ferrara- Dati 2015 ARPAE Emilia Romagna Sezione di Ferrara
- Dati sui permessi ZTL , vetrofanie e accessi in ZTL: database software rilascio permessi
- Dati sulle scuole: Provincia e Comune di Ferrara

Pair 2020

riduzione del 20 % al 2020 del traffico veicolare privato nel centro abitato rispetto a quello misurato o stimato in riferimento all'anno di adozione del Piano.

MISURE:

a) individuazione di nuove aree pedonali per una estensione complessiva pari al 20 % della superficie del centro storico;

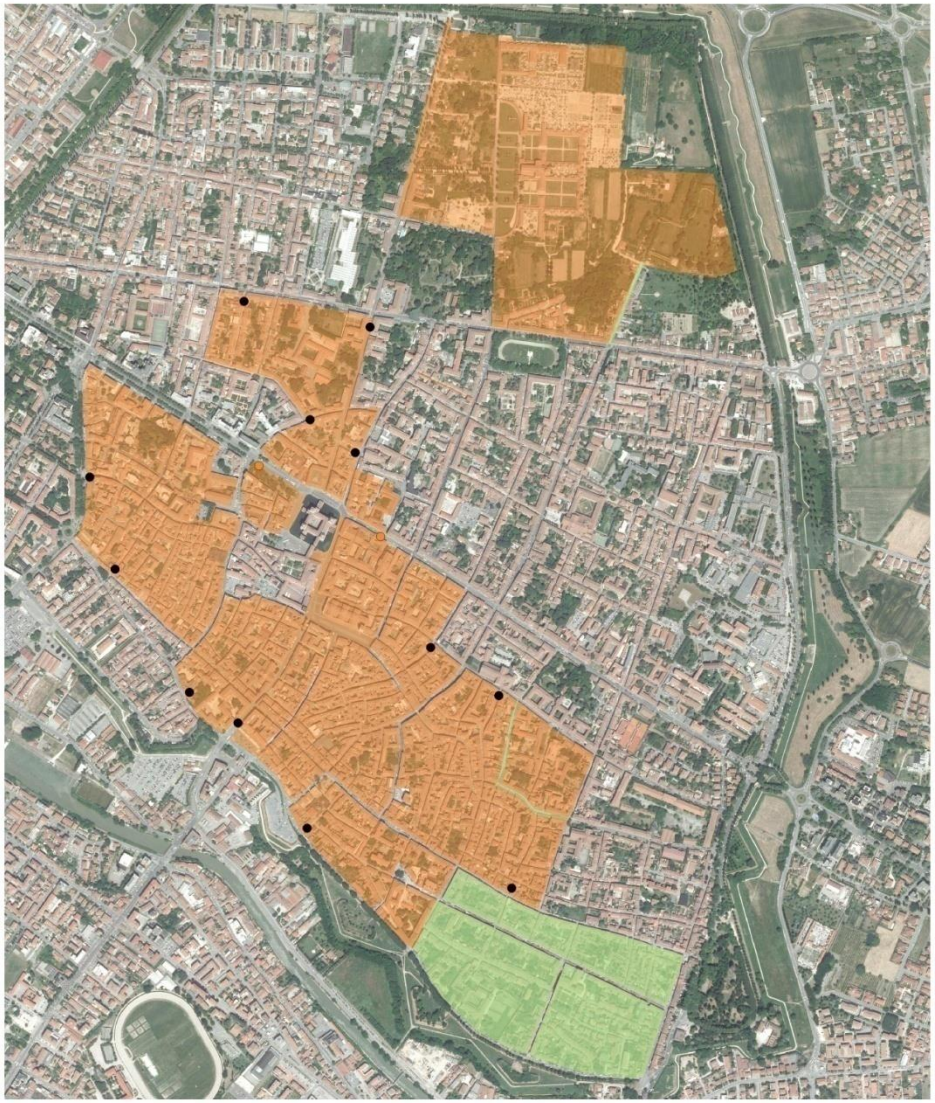
b) estensione delle zone a traffico limitato (ZTL) in modo che esse vadano a ricoprire un'area pari al 100 % della superficie del centro storico;

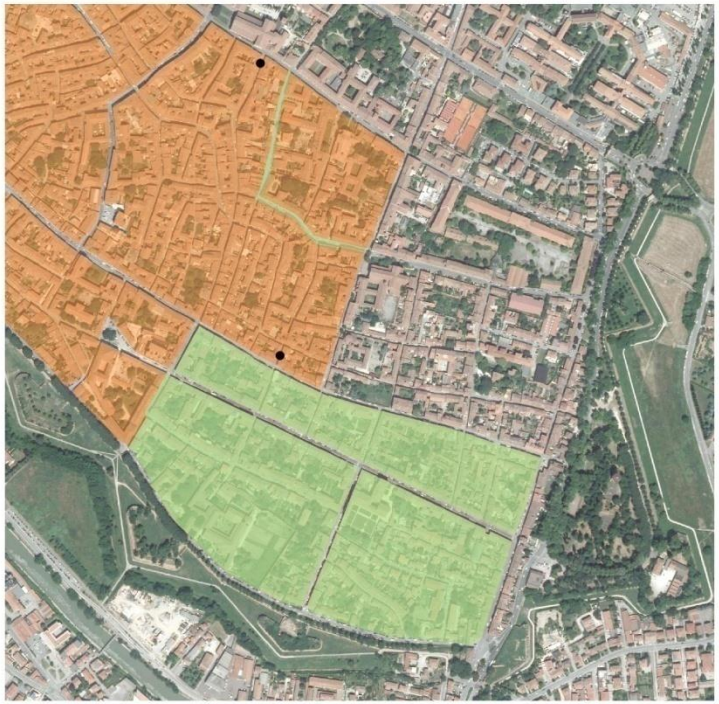
c) armonizzazione delle regole d'accesso e di sosta nelle zone a traffico limitato (ZTL).

La riperimetrazione del centro storico in diminuzione deve essere valutata nell'ambito del procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS) dello strumento di pianificazione comunale che la effettua. Il parere motivato di VAS esprime, conformemente a quanto previsto all'articolo 8 comma 1, una valutazione che dà conto dei significativi effetti sull'ambiente dello strumento di pianificazione comunale, se lo stesso non prevede misure volte a compensare la diminuzione dei benefici attesi ai sensi del presente articolo.

ZTL ESISTENTE 1.29 Kmq

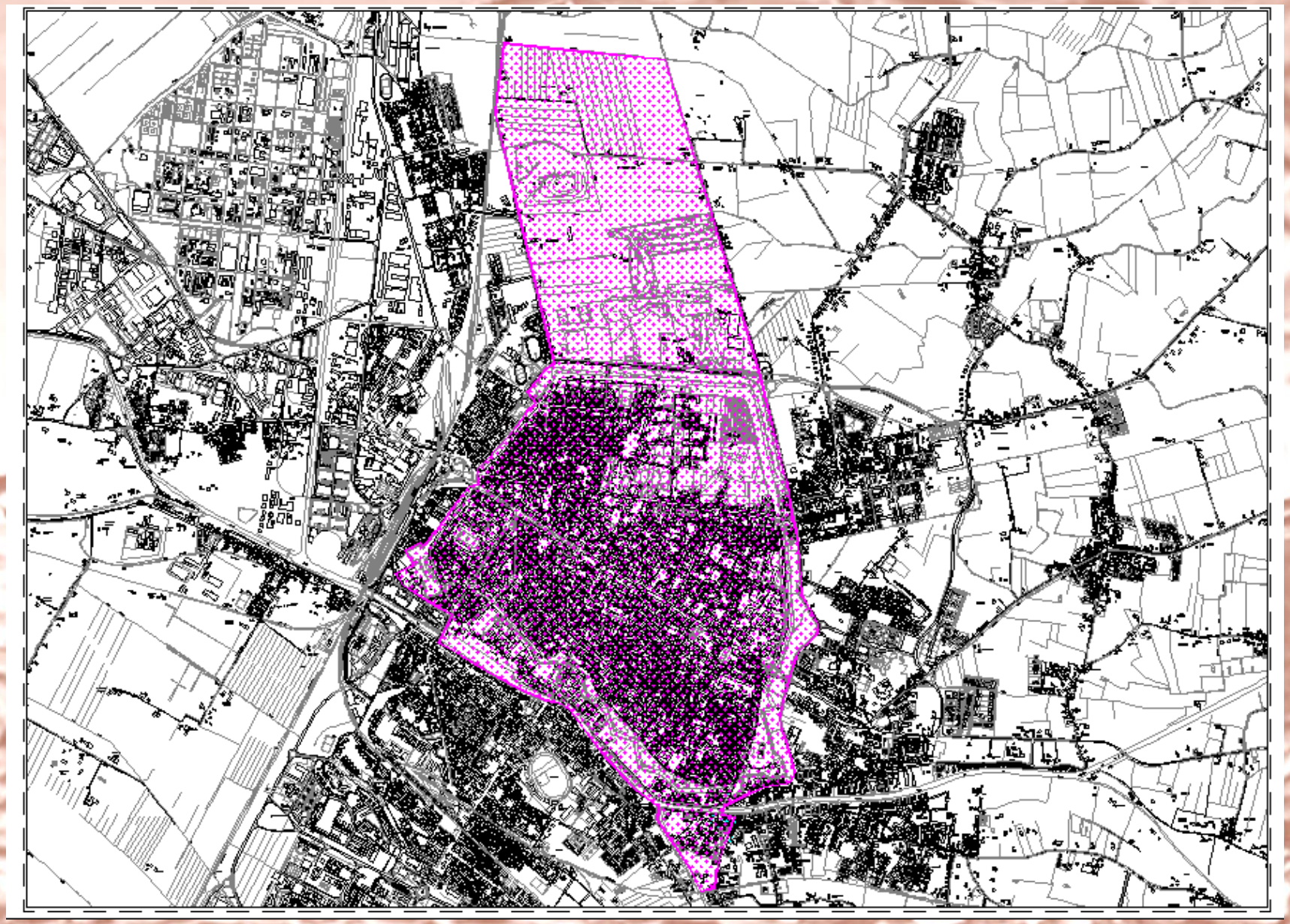
AMPLIAMENTO
(0.2 Kmq pari al 15% della ztl esistente)





1, 3 kmq attuale

Centro storico di Ferrara (PSC) 8, 4 kmq



MODAL SPLIT

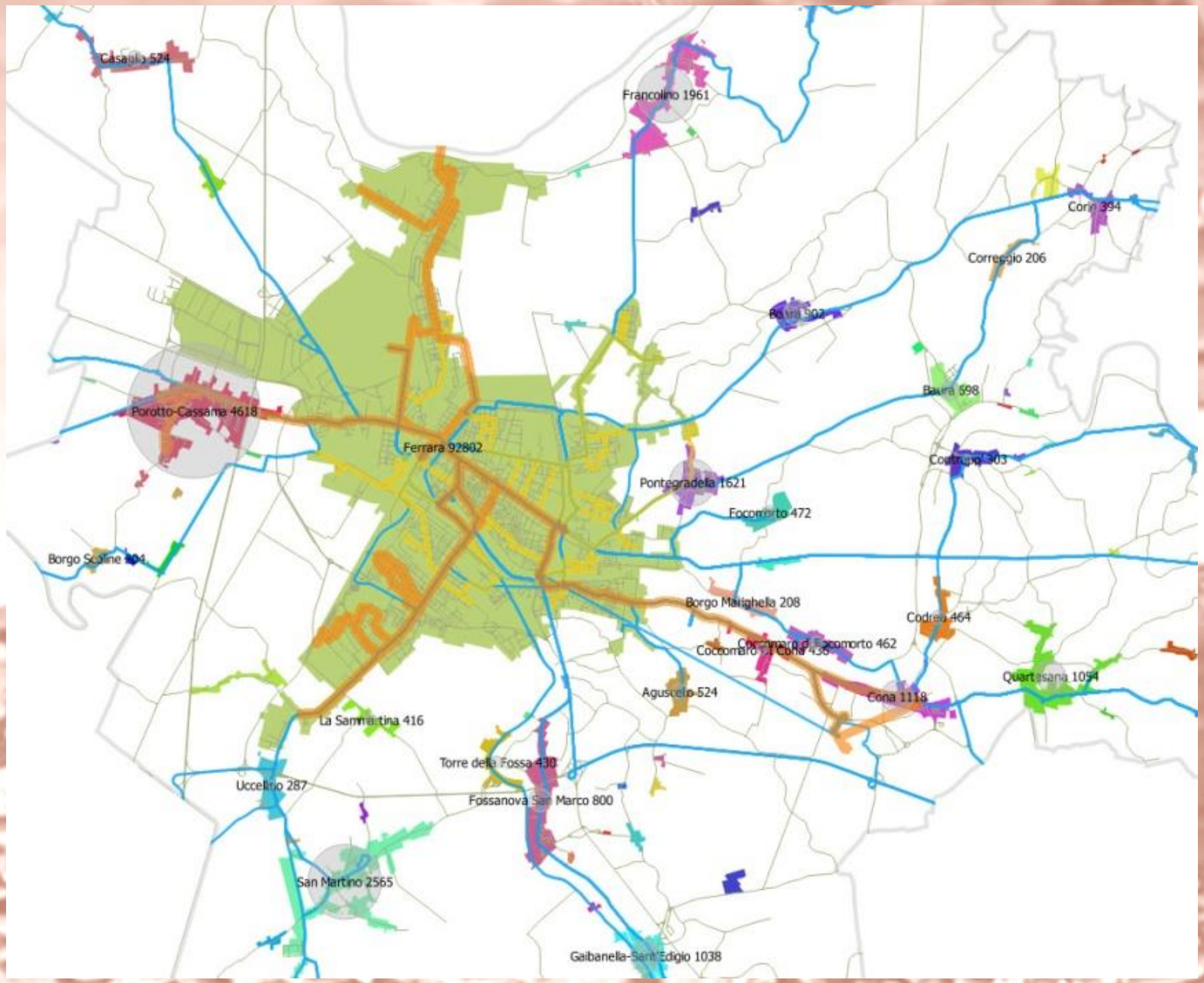
- Il 59% degli spostamenti interni al comune avviene con mezzo privato; il 33% in bici o a piedi; solo il 7% tramite mezzi collettivi (bus e treno)
- Ferrara ha una forte attrattività: il numero di ingressi supera di 10.000 unità al giorno le uscite

	MEZZI PRIVATI	MEZZI COLLETTIVI	CICLOPEDONALITA'
Spostamenti in entrata nel Comune di Ferrara	66%	32%	2%
Spostamenti in uscita dal Comune di Ferrara	63%	9%	27%
Spostamenti in uscita dalla Provincia di Ferrara	71%	10%	19%
Spostamenti interni al Comune di Ferrara	59%	7%	33%

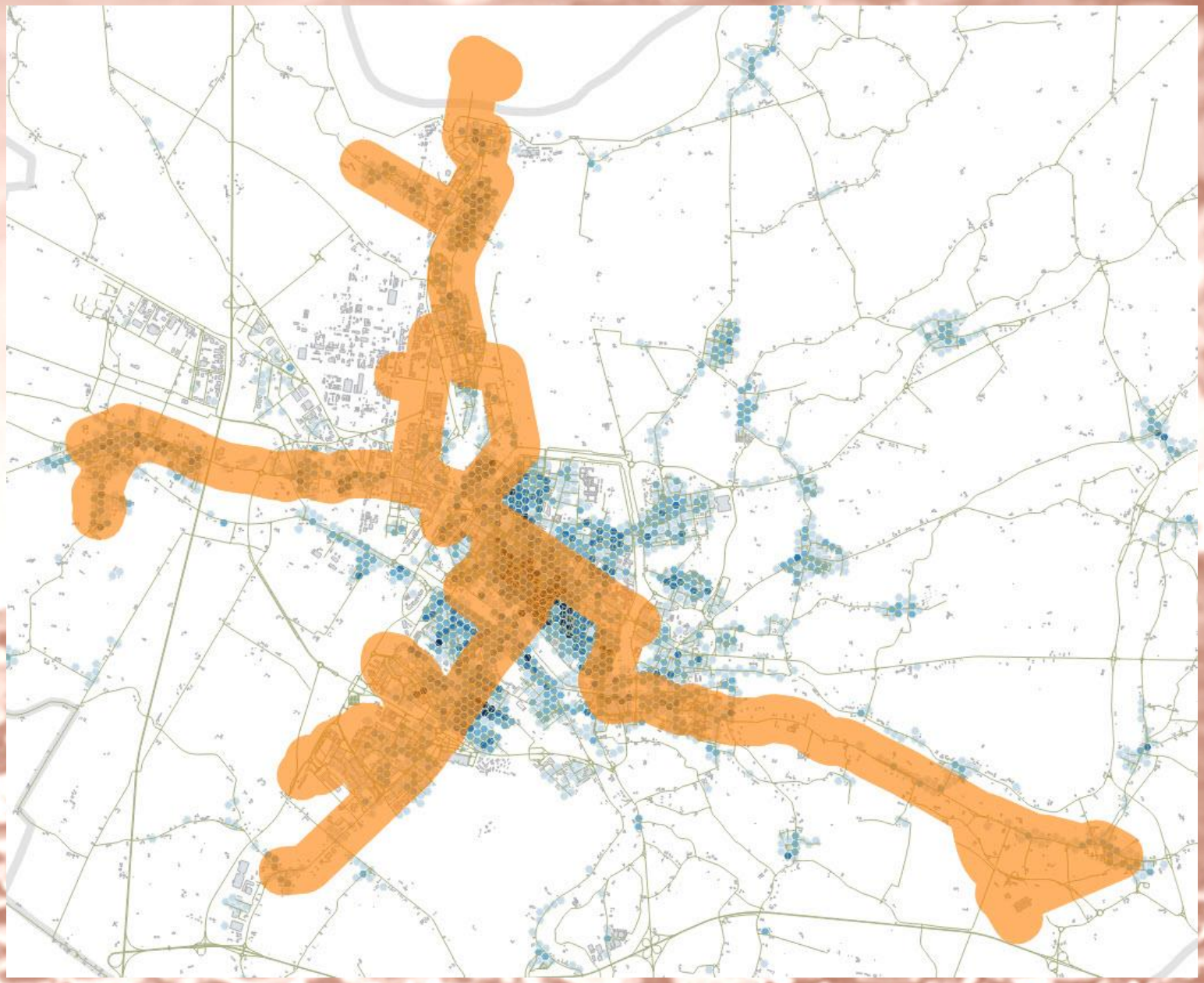
TRASPORTO PUBBLICO

- Trasporto urbano: alta frequenza lungo gli assi portanti nord-sud (11) e est-ovest (6)
- Velocità commerciale diminuita: da 19,90 km/h del 2013 a 17,80 km/h del 2014
- Età media mezzi elevata: parco bus urbano 12,18 anni; parco bus extra urbano 14,47 anni
- Dal 2010 sostituiti 63 bus; in corso gara per 12 nuovi mezzi ibridi urbani e 11 extraurbani

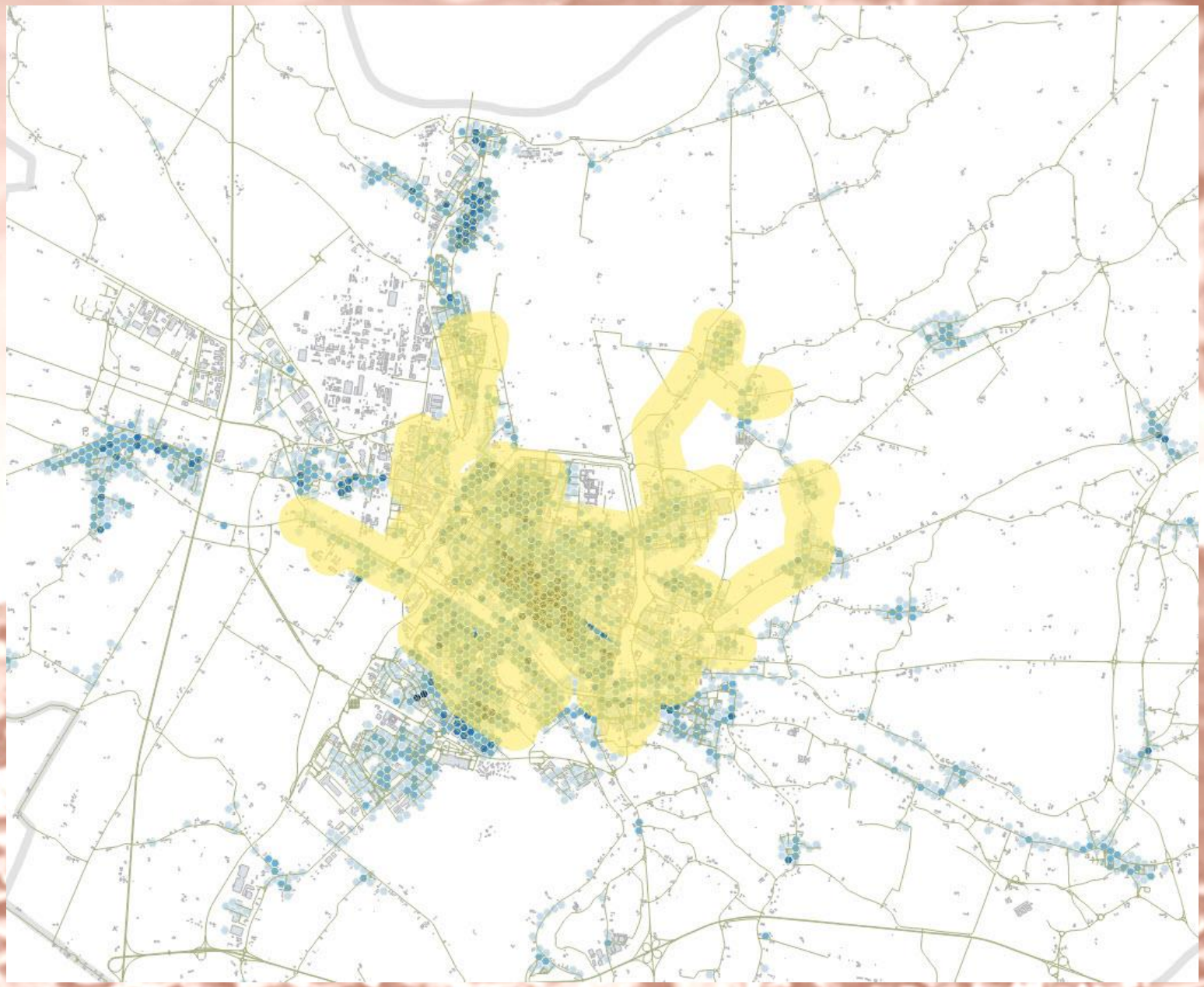
- Passeggeri aumentati del 3% dal 2011 al 2015
- Dal 1991 al 2011 (dati ISTAT) uso TPL passato dal 13% al 9%
- Controllo evasione 2015: 328.505 passeggeri controllati su 21.555 corse, emesse 21.224 sanzioni, evasione rilevata 6,46% (2014 al 7,41%)
- Vendite titoli viaggio primo trimestre 2016 +4%



Le linee urbane e extraurbane (in blu) e la popolazione residente nel Comune



Linee urbane con frequenza 15' e popolazione intercettata



Linee urbane con frequenza a 30' e popolazione intercettata

TPL E POPOLAZIONE INTERCETTATA

- Il 39% della popolazione residente nel Comune di Ferrara risulta servita da almeno una linea urbana con frequenza 15' e il 62% dei residenti risultano raggiunti dal Trasporto Pubblico Urbano. Considerato che la popolazione residente nella sola città di Ferrara (escludendo pertanto le frazioni/località esterne) ammonta a quasi 93.000 abitanti, si può affermare che la rete urbana garantisce una buona copertura.

	Linee Urbane			Linee Extraurbane
	Freq. 15minuti	Freq. 30minuti	Tutte le Linee	Zone coperte solo da Linee Extraurbane
Popolazione residente in un'area di cattura di 300m dalle linee	52.428	60.426	82.545	20.899
Popolazione totale Comune di Ferrara	133.682	133.682	133.682	133.682
% popolazione intercettata Comune di Ferrara	***39%***	***45%***	***62%***	***16%***

Modalità di spostamento di chi vive e lavora a Ferrara

Di solito quale mezzo utilizzi quando ti sposti all'interno di Ferrara per ragioni di……..

	Lavoro/studio		Acquisti		Commissioni	
	femmine	maschi	femmine	maschi	femmine	maschi
Auto/moto	49%	44%	53%	52%	37%	37%
Bici/piedi	43%	48%	42%	42%	56%	55%
TPL	6%	5%	2%	1%	1%	4%
Non faccio questo tipo di spostamento	2%	2%	0%	1%	1%	2%
vuoto	1%	1%	3%	4%	4%	3%

Negli spostamenti di chi vive e lavora a Ferrara cresce la percentuale delle modalità “dolci”.

Gli uomini negli spostamenti per lavoro/studio sono più “virtuosi” delle donne.

Gli spostamenti per commissioni avvengono prevalentemente in bici o a piedi.

Modalità di spostamento del totale degli intervistati

Di solito quale mezzo utilizzi quando ti sposti all'interno di Ferrara per ragioni di……..

	Lavoro/studio		Acquisti		Commissioni	
	femmine	maschi	femmine	maschi	femmine	maschi
Auto/moto	50%	45%	51%	52%	39%	41%
Bici/piedi	35%	39%	41%	40%	50%	49%
TPL	6%	6%	3%	2%	2%	3%
Non faccio questo tipo di spostamento	6%	7%	0%	1%	2%	2%
vuoto	3%	3%	5%	5%	6%	5%

La maggioranza del campione compie gli spostamenti per lavoro/studio e per acquisti con un mezzo a motore proprio (più le donne che gli uomini).

Le commissioni vengono fatte in prevalenza con spostamenti "dolci" (bici o piedi).

Il trasporto pubblico viene utilizzato poco per tutti gli spostamenti.

Il documento
LINEE DI INDIRIZZO

cap. 1 Premessa

cap. 2 La pianificazione generale e settoriale

PARTE I - ANALISI DELLO STATO DI FATTO

cap. 3 Inquadramento territoriale, sociale, economico e ambientale

cap. 4 Offerta e Servizi di mobilità attuale

cap. 5 La domanda di mobilità attuale

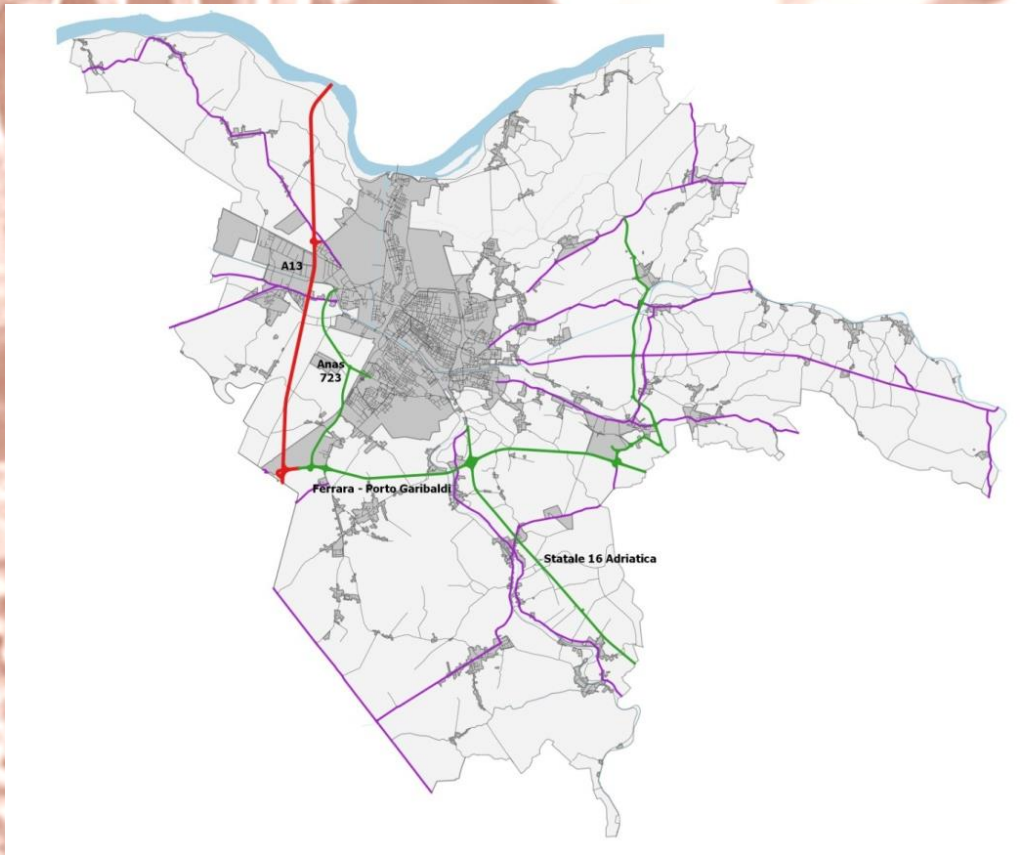
cap. 6 Criticità dell'assetto della mobilità attuale

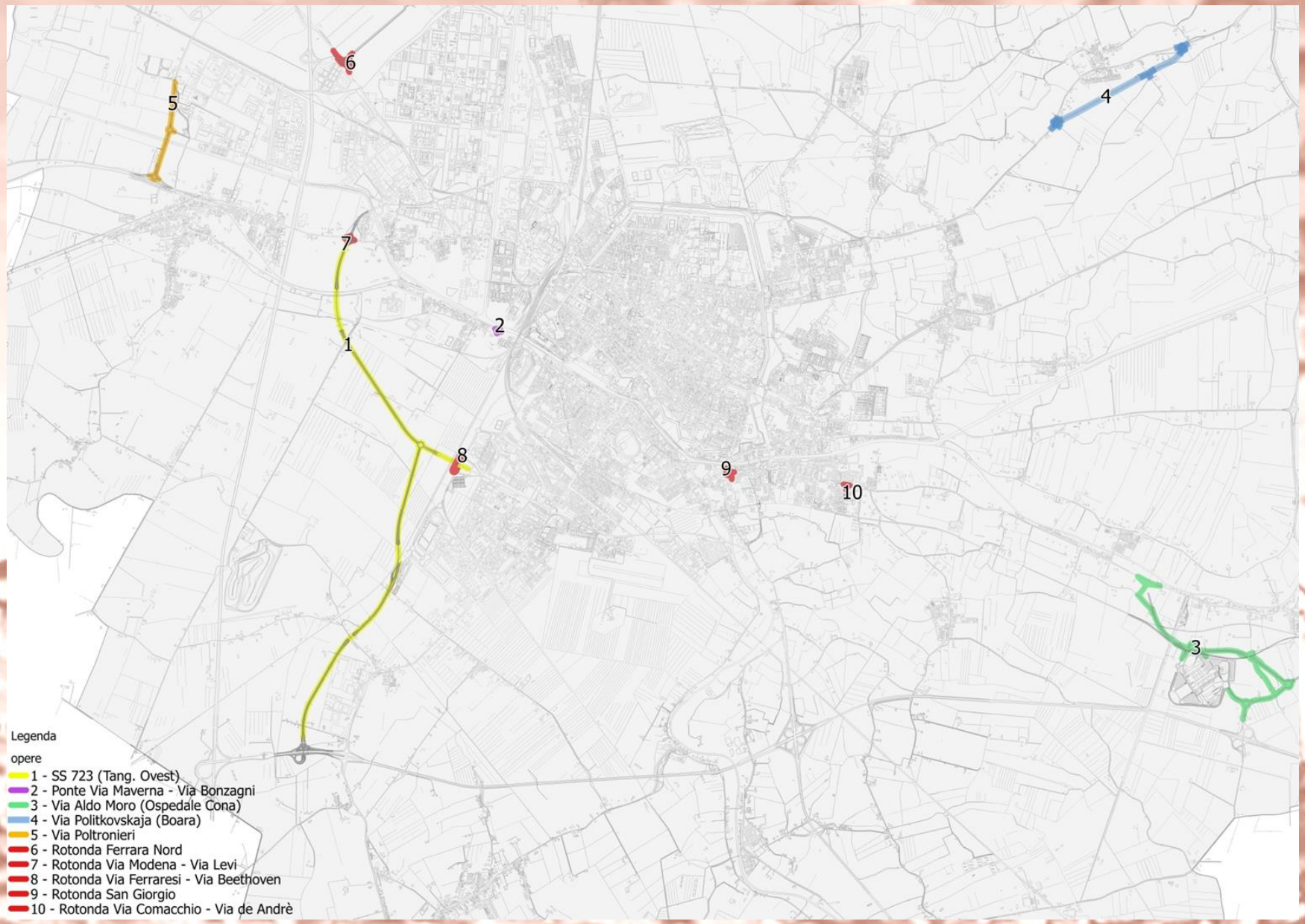
PARTE II - INDIRIZZI PER LA MOBILITA' URBANA E IL TRASPORTO PUBBLICO

cap. 7 Obiettivi generali

RETE INFRASTRUTTURALE

- 1.161,5 km di strade sul territorio comunale
- 934,2 km di strade comunali (comprese bianche e ciclabili)
- 139 km di strade provinciali
- 24,6 km di strade statali
- 30,7 km superstrada
- 32,8 km autostrade
- 169 km di piste ciclabili



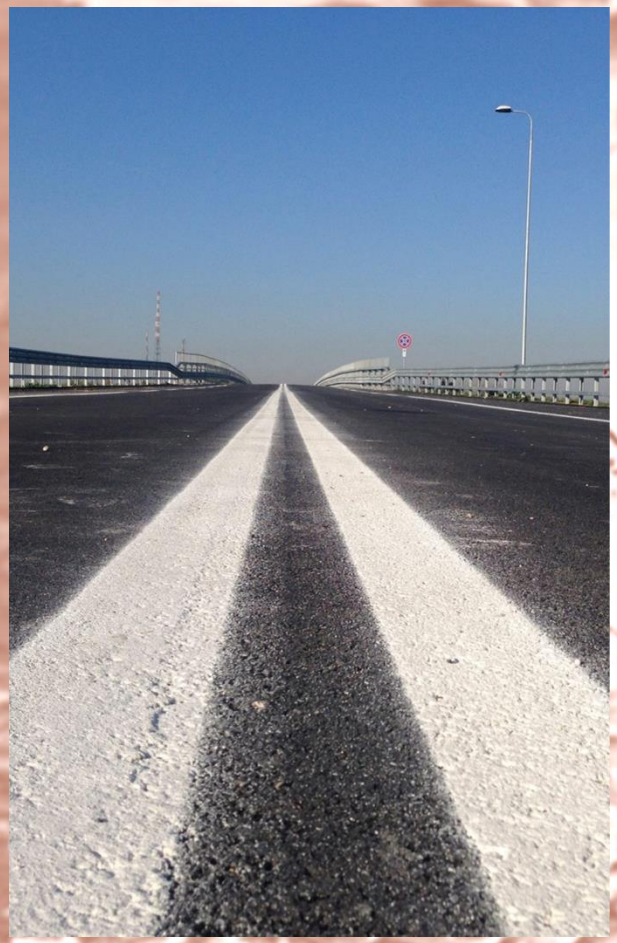


Le principali opere infrastrutturali previste dal PUM del 2009 sono state realizzate

L'APERTURA DELLA TANGENZIALE OVEST

- L'apertura della Tangenziale Ovest (SS 723) ha deviato molto del traffico proveniente da nord e ovest e diretto a sud dalle strade comunali, ricucendo tempi di transito e spostando il traffico (specie quello pesante)
- Dati a maggio 2015 (apertura primo tratto):

Via Schiavoni	- 61%
Via Arginone	- 46%
Via Trenti	- 47%
Via Bonzagni	- 13%
Via Bologna	- 10%
Via Ferraresi	- 19%
Via Ferraresi (camion)	- 27%

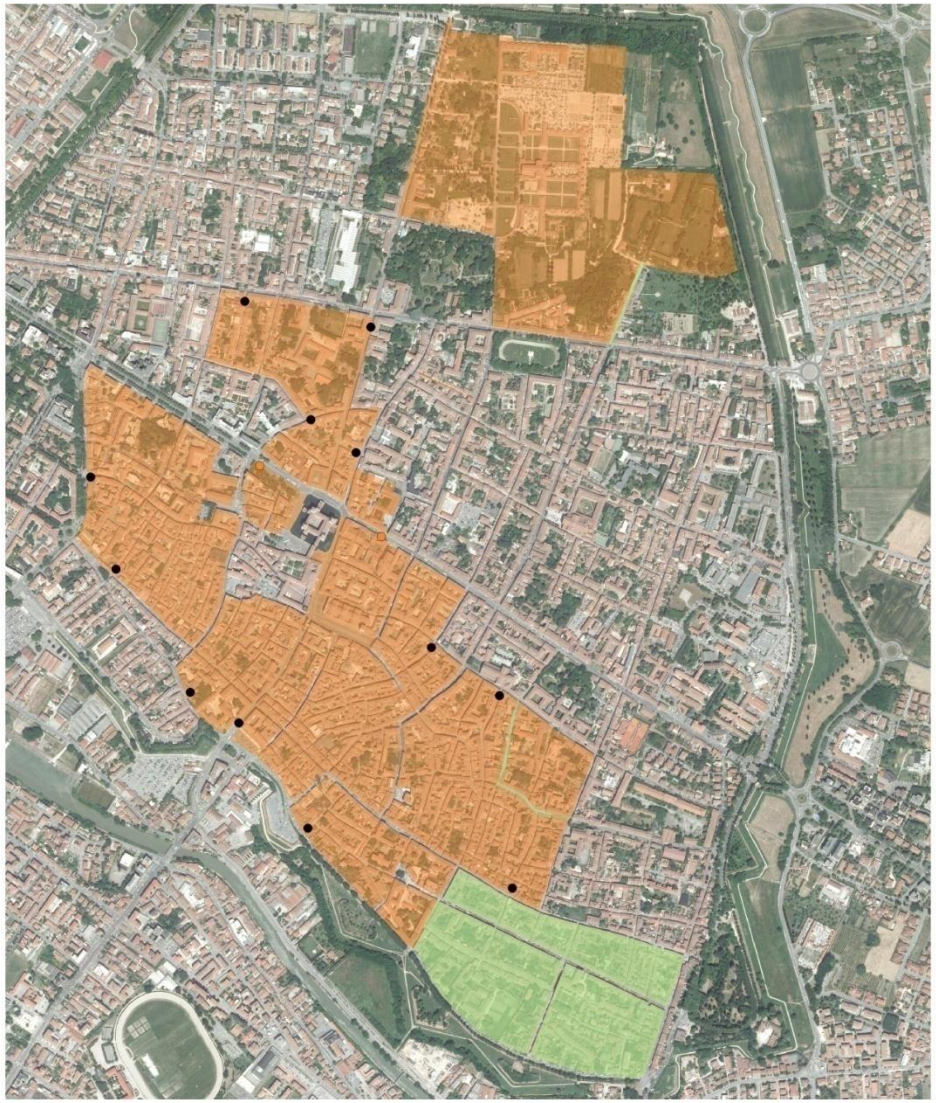


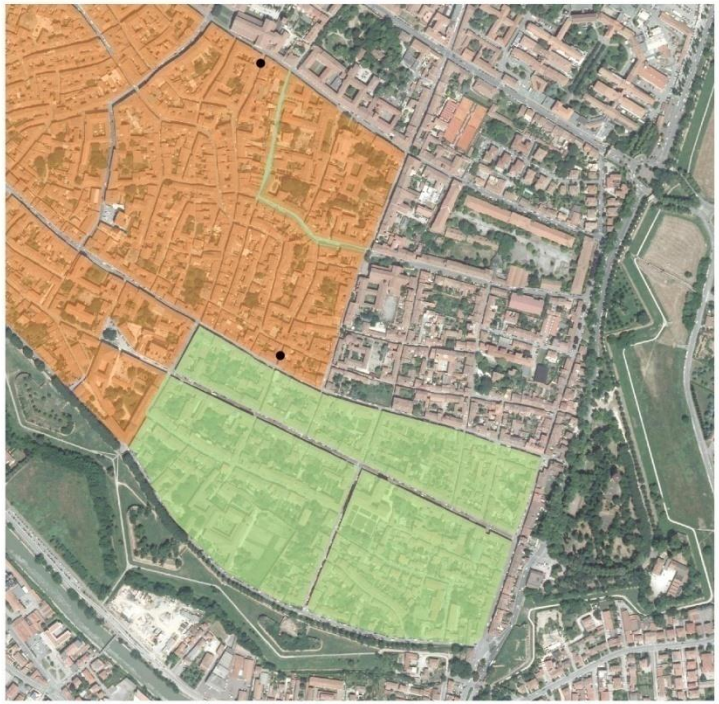
ZONE A TRAFFICO LIMITATO

- Validità 24h
- Zona 30km/h
- 12 varchi elettronici (non registrano uscita mezzi)
- Limitazioni accesso veicoli due ruote
- 1,2 milioni accessi all'anno
- Dati stabili: picco 2013 (1.268.194 accessi)

ZTL ESISTENTE 1.29 Kmq

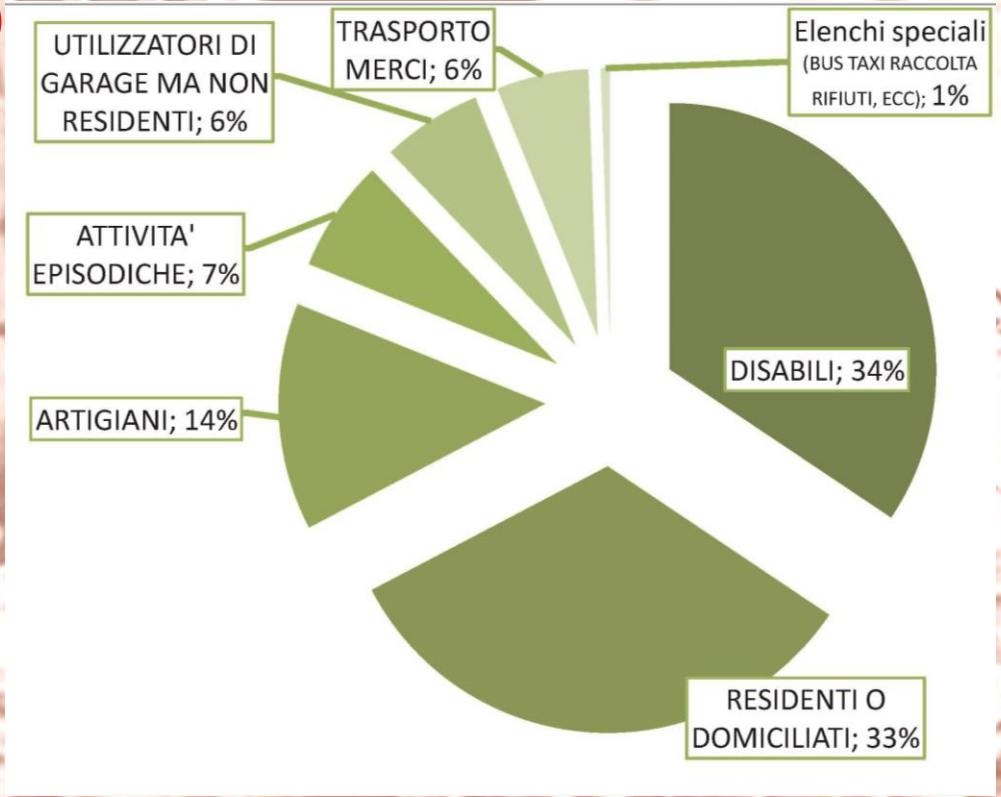
AMPLIAMENTO
(0.2 Kmq pari al 15% della ztl esistente)





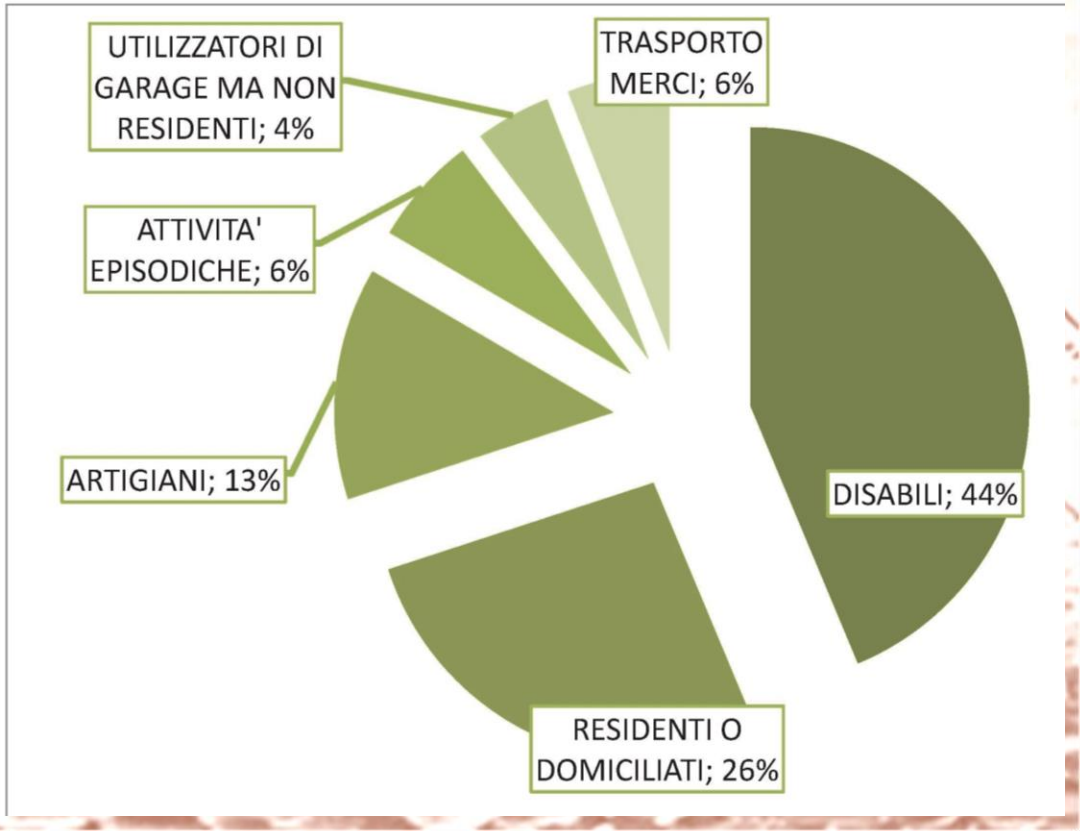
PERMESSI DI ACCESSO ALLA ZTL

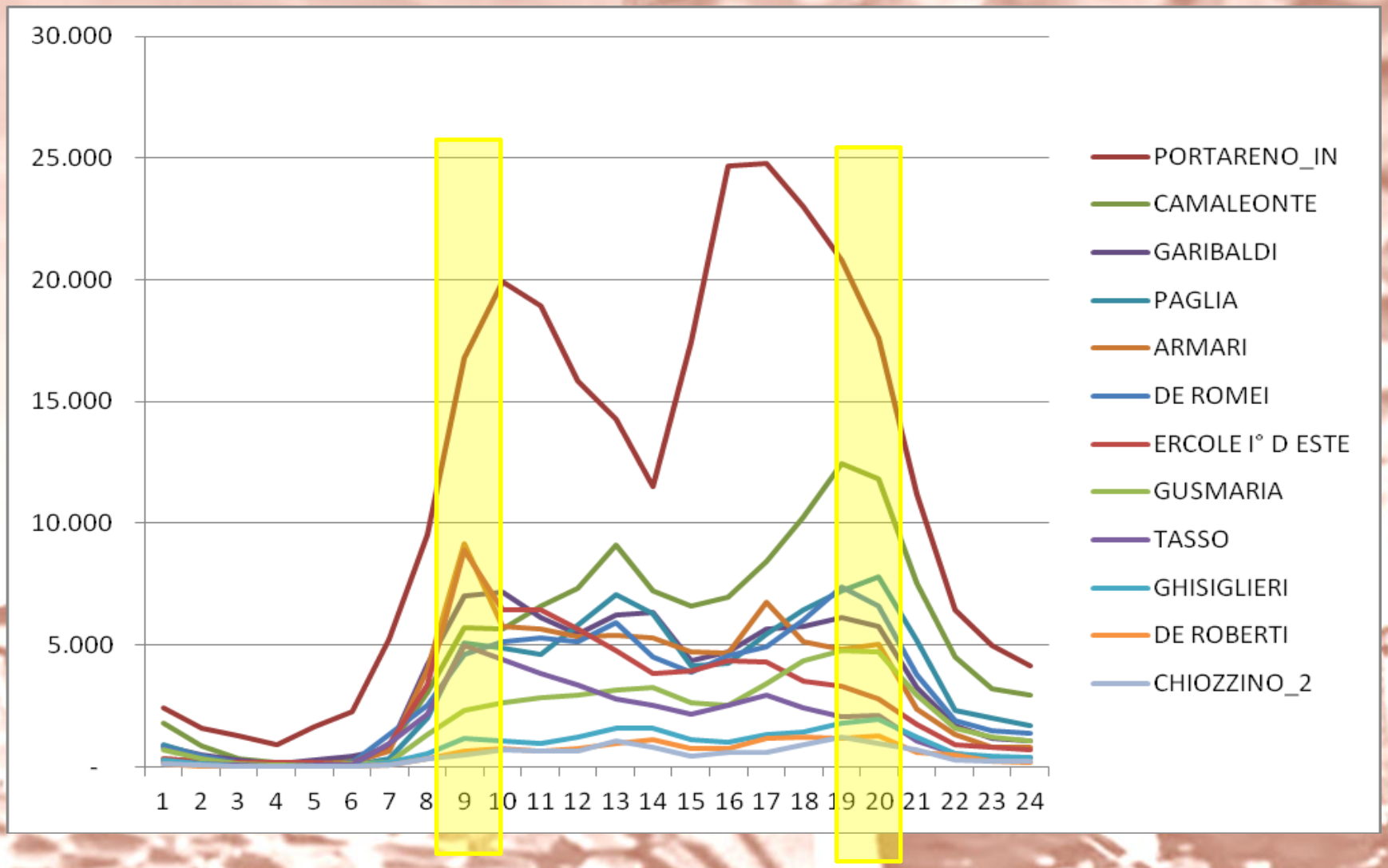
- Elevato numero di permessi per disabili (4.787 contro i 4.581 dei residenti) con elevato numero di targhe associate (media 2,56 per ogni permesso)
- Disabili 34% (4.787)
- Residenti/domiciliati 33% (4.581)
- Artigiani 14% (1.916)
- Occasionali 7% (942)
- Garage 6% (839)
- Trasporto merci 6% (773)
- Altri (taxi, bus, rifiuti...) 1% (78)



TARGHE ASSOCIATE AD OGNI PERMESSO

- Disabili 43% (12.277)
- Residenti/domiciliati 26% (7.380)
- Artigiani 13% (3.779)
- Occasionali 6% (1.768)
- Garage 4% (1.224)
- Trasporto merci 6% (1.664)
- Altri (taxi, bus, rifiuti...) 1% (78)





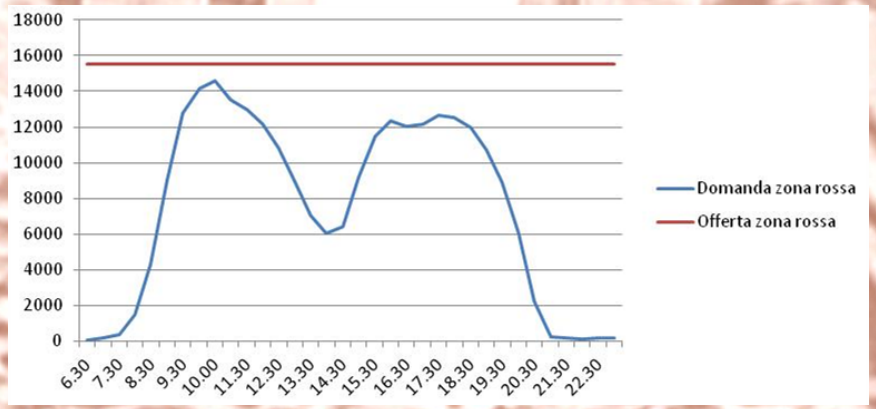
Picchi di ingresso (disassati rispetto agli altri varchi) per il varco di Porta Reno utilizzato (assieme al varco Ercole d'Este) come bypass della ztl.

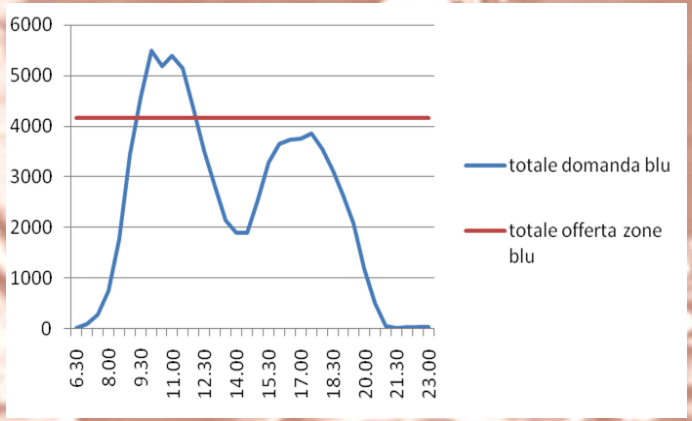
SOSTA

- Ampia offerta di parcheggi specie in centro storico: 4.038 posti auto gestiti da FerraraTua (1.196 in struttura; 877 interscambio; autorimesse 301; 501 rossa/alta rotazione; 497 blu/media rotazione; 642 gialla/attestamento; 24 camper)
- Mancanza parcheggi di attestamento, specie a est
- Parcheggio di via del Lavoro non sufficiente per tutta domanda di sosta pendolare
- Tempo di sosta equivalente tra tariffa rossa (1h e 10') e tariffa blu (1h e 20')
- Rischio saturazione fascia centrale mattina
- Ampliati posti sosta gratis per motocicli (+56 posti nel 2016)

DOMANDA E OFFERTA PARCHEGGI

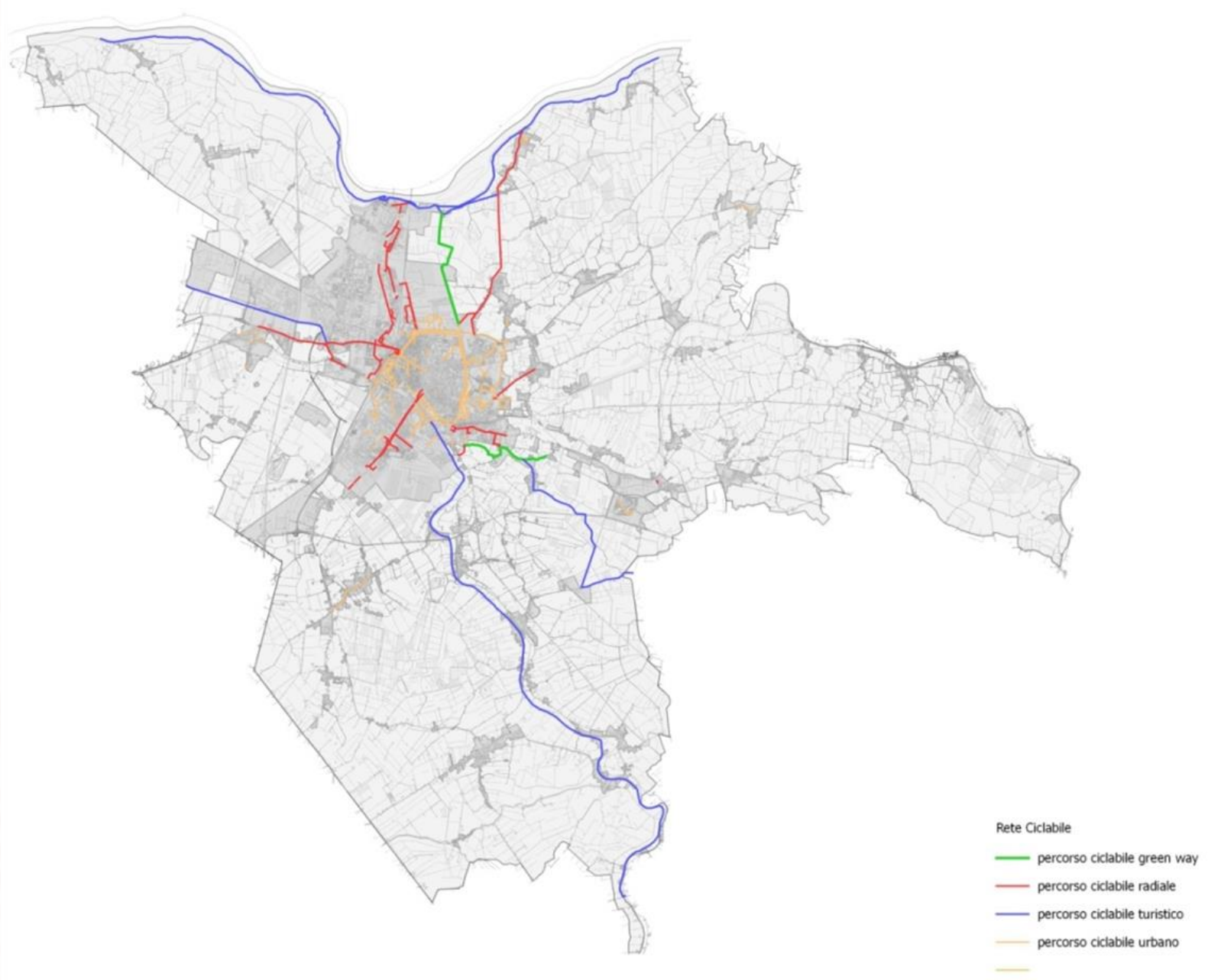
- Tariffa rossa: rischio saturazione negli orari centrali della mattinata, nei fine settimana e nei festivi
- Tariffa blu: rischio saturazione durante la mattinata; il dato tiene conto del fatto che negli stalli a tariffa blu è consentita la sosta anche ai residenti con vetrofania (stima di occupazione: 20%)



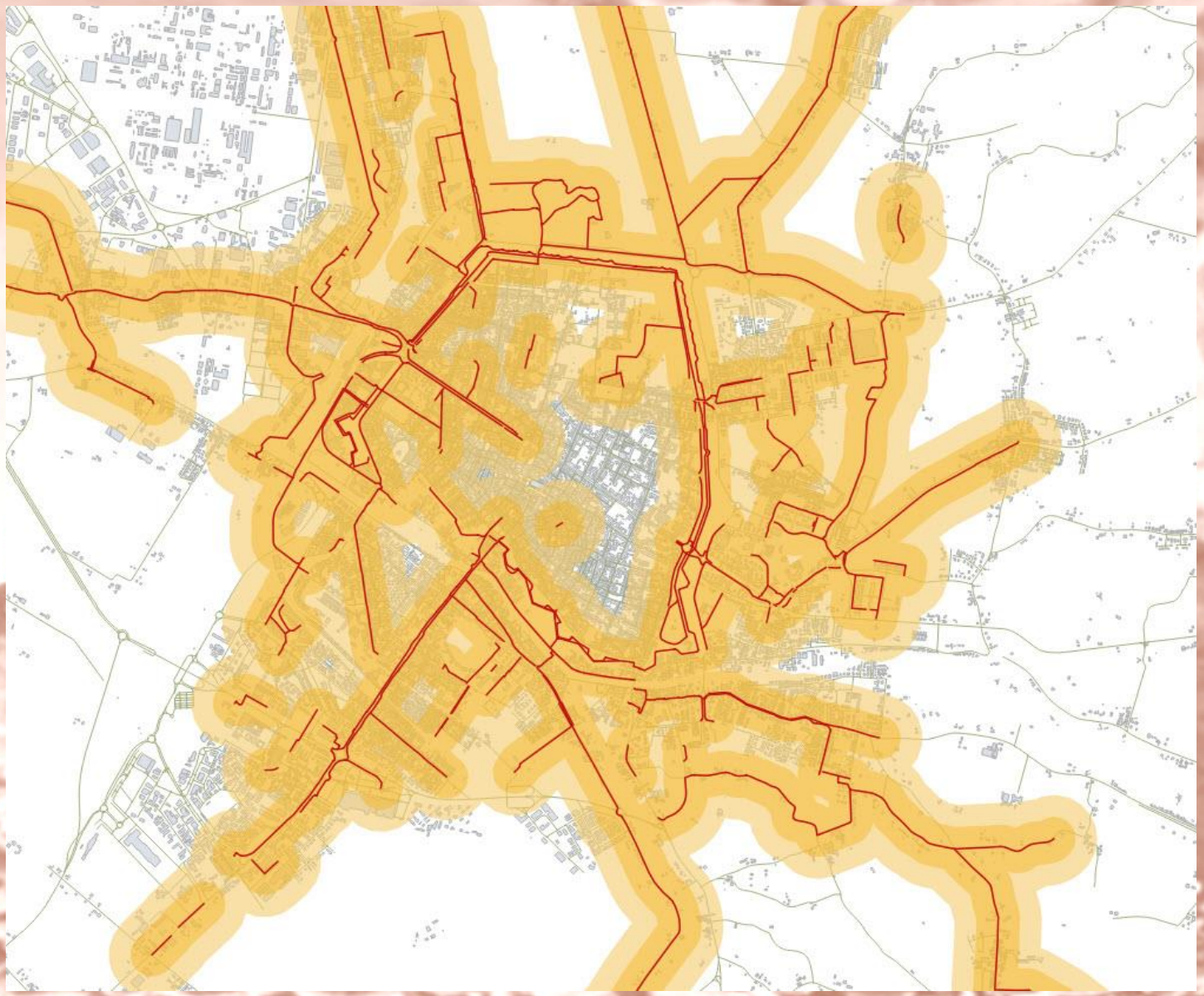


MOBILITÀ CICLABILE

- 169 km di piste ciclabili (nel 2007 erano 87,5 km)
- ZTL a 30km/h e realizzazione di zone30 hanno consentito la messa in sicurezza di zone in cui non è possibile realizzare percorsi ciclabili propri
- Capillare estensione del sistema di bike sharing
- Poche rastrelliere, specie in centro
- Riorganizzare zona sosta/deposito bici della Stazione



La rete ciclabile del Comune di Ferrara



Rete ciclabile e popolazione intercettata (150m e 300m di distanza)

RETE CICLABILE E POPOLAZIONE INTERCETTATA

- Il 51% della popolazione residente nel Comune di Ferrara abita a meno di 150 metri da una pista ciclabile e il 64% dei residenti risulta residente a meno di 300 metri da una pista ciclabile.
- 85.678 ferraresi risiedono a meno di 300 metri da una pista ciclabile.

	Piste ciclabili	
	Distanza 150 metri	Distanza 300 metri
Popolazione residente in un'area prossima alle ciclabili	68.805	85.678
Popolazione totale Comune di Ferrara	133.682	133.682
% popolazione intercettata Comune di Ferrara	***51%***	***64%***

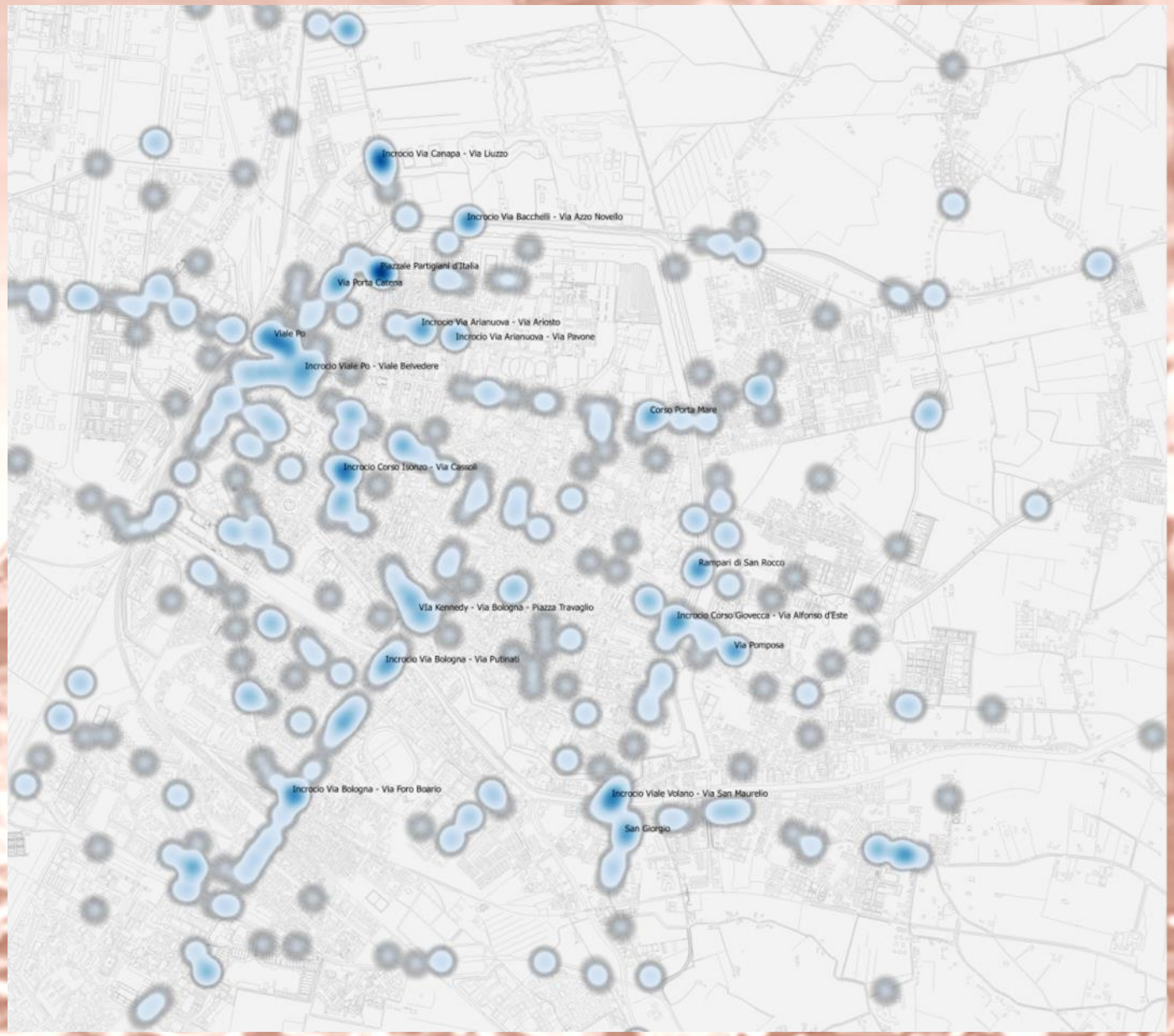
SICUREZZA STRADALE

- Riduzione degli incidenti, dei morti e dei feriti
- Eliminazione dei punti neri (incrocio Canapa-Liuzzo; incrocio Bacchelli-Azzo Novello; incrocio Ariosto-Arianuova; Rampari San Rocco; incrocio Isonzo-Cassoli; corso Porta Mare)
- Incidenti in calo sulle strade principali: concentrati zona est (vie Pomposa, Ravenna, Copparo), v.le Po, c.so Giovecca

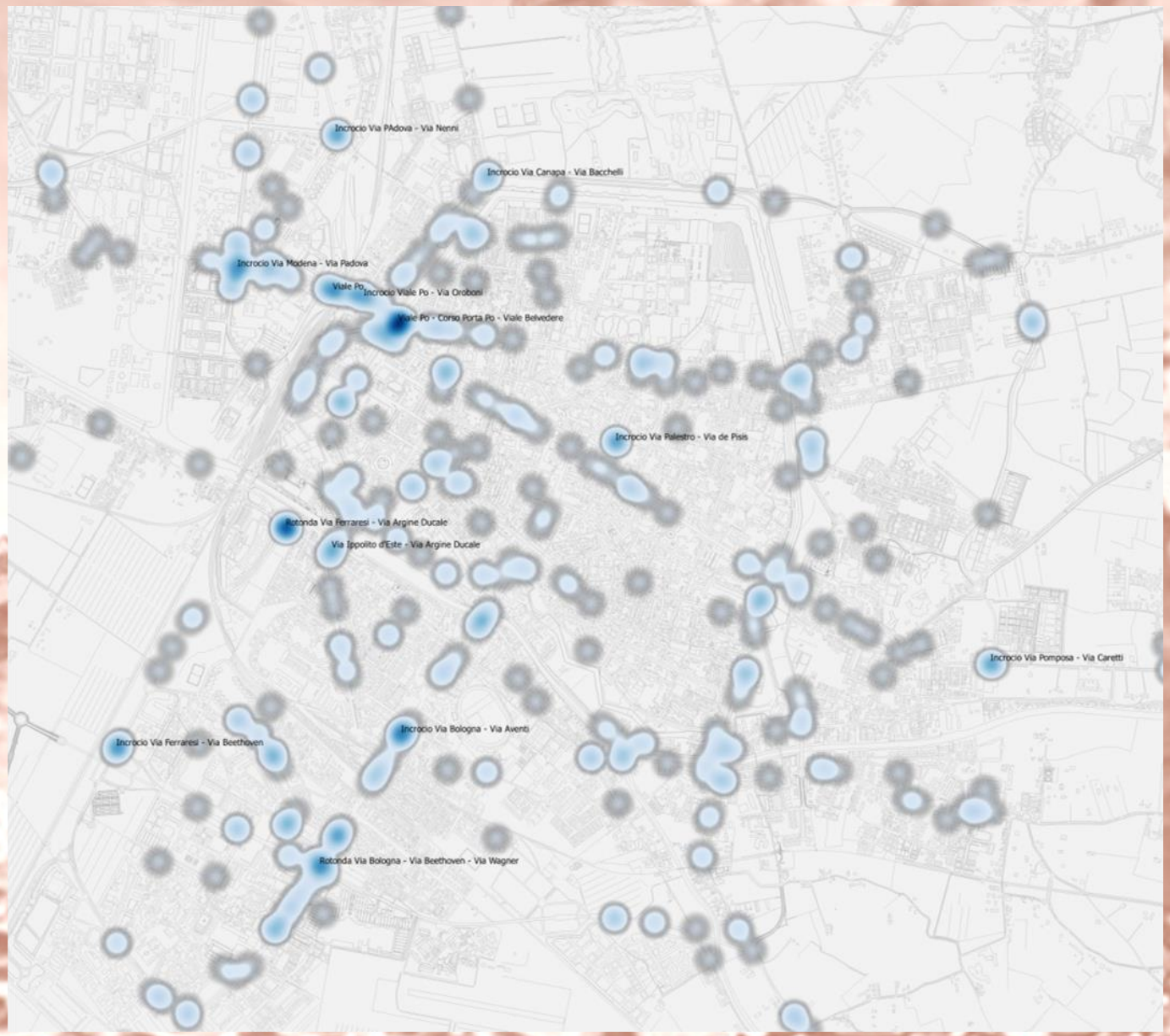
INCIDENTALITÀ

- Incidenti e mortalità in calo
- Riduzione degli incidenti anche degli utenti deboli (pedoni e ciclisti)
- Dati aggiornati al 2014 (confronto 2010-2014):

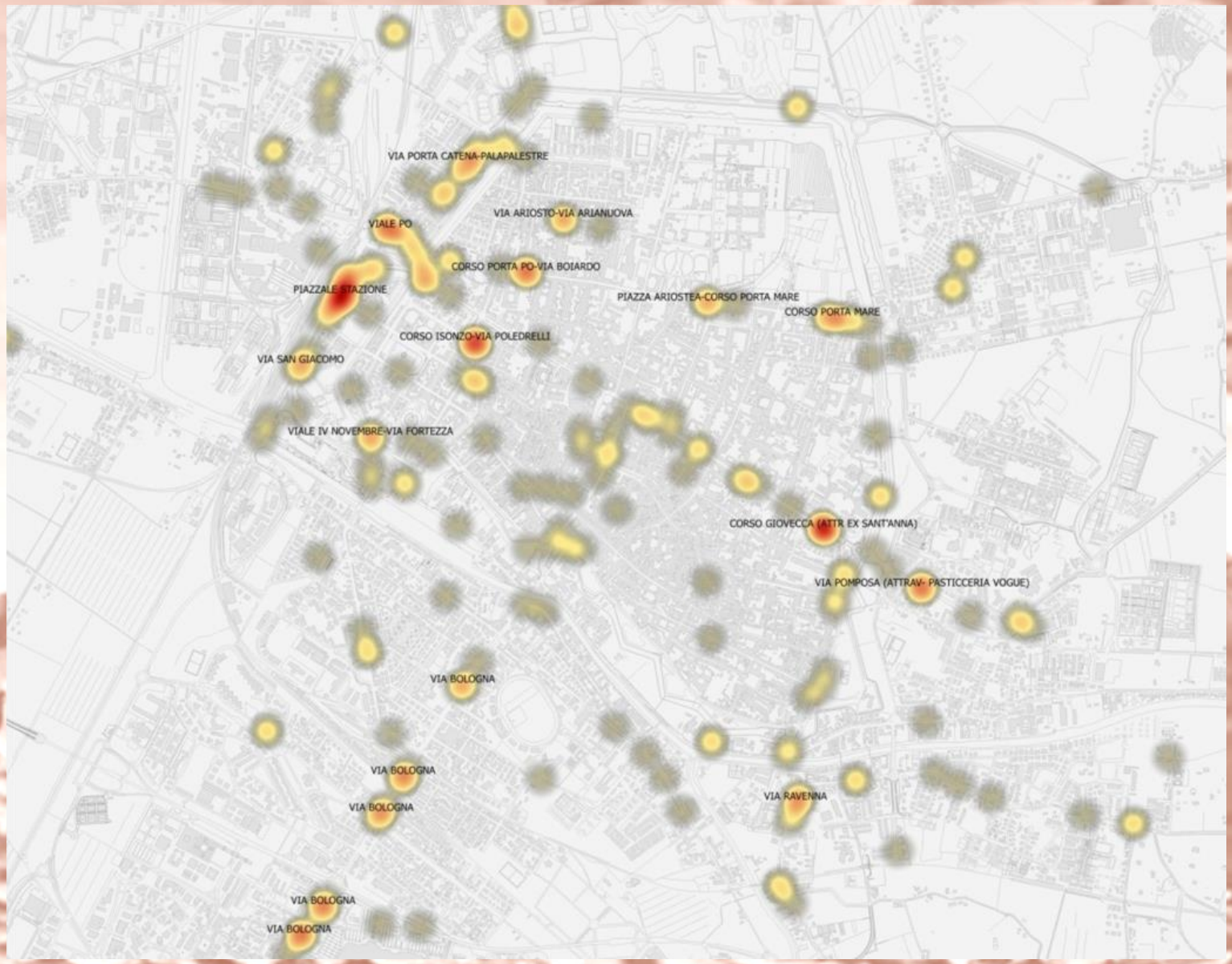
incidenti totali	- 18,8%
mortalità	- 54%
feriti	- 16,9%
incidenti pedoni	- 11%
incidenti ciclisti	- 22%



Concentrazione incidenti 2010



Concentrazione incidenti 2014



Concentrazione incidenti con coinvolgimento pedoni 2014

Concentrazione incidenti con coinvolgimento ciclisti 2014

STRADE CON MAGGIOR NUMERO DI INCIDENTI

- Incidenti in calo nelle strade principali, tranne a est.

VIA	2010	2011	2012	2013	2014	TOTALE COMPLESSIVO	MEDIA
BOLOGNA	59	77	59	58	52	305	61
PADOVA	20	23	23	26	21	113	22,6
POMPOSA	30	22	11	24	25	112	22,4
MODENA	25	27	17	27	13	109	21,8
PO	15	27	19	19	18	98	19,6
COMACCHIO	20	13	20	24	18	95	19
RAVENNA	19	20	21	10	19	89	17,8
CAVOUR	15	19	14	19	10	77	15,4
A13	15	12	15	15	14	71	14,2
ISONZO	14	20	14	16	6	70	14
COPPARO	13	7	6	17	15	58	11,6
GIOVECCA	9	13	12	11	9	54	10,8

In calo rispetto alla media

Costante rispetto alla media

In aumento rispetto alla media

MOBILITÀ SCOLASTICA

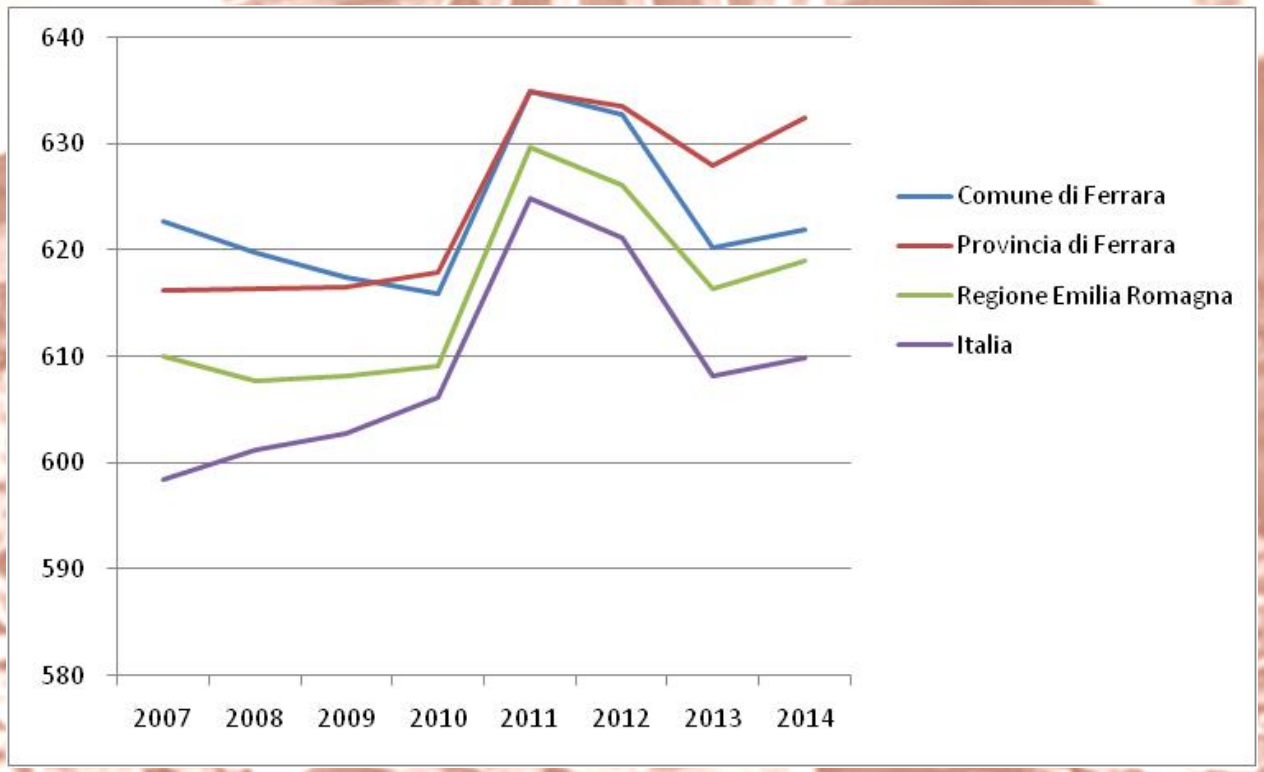
- Linee bus dedicate al trasporto scolastico: 19 linee, 250.798 km percorsi, 486 alunni.
- Linee supplementari che collegano i principali poli scolastici con la stazione FFSS e le autostazioni: 77.705 km/anno
- 70% degli alunni viene accompagnato a scuola in macchina
- Nel 50% dei casi la scuola non è lungo il tragitto casa-lavoro
- Il 48% dei genitori si dice interessato al Pedibus (attivo alla primaria don Milani e primaria Bombonati)

SISTEMA DEI TRASPORTI

- Tasso di motorizzazione elevato, superiore alla media regionale e nazionale
- 2015 maggiori sforamenti PM10
- EURO5 e EURO6 in percentuale maggiore rispetto alla media regionale e nazionale
- Spostamento medio: 4,7 km
- 51% degli spostamenti avviene max in 15'
- 82% degli spostamenti avviene max in 30’

TASSO DI MOTORIZZAZIONE

- Tasso di motorizzazione 622 auto ogni 1.000 abitanti
- Superiore alla media regionale e nazionale
- In diminuzione rispetto al 2011, attuale tendenza in aumento



- Totale auto Comune di Ferrara: 83.152 (dati 2014)
- Il 47,5% (39.470 auto) a benzina
- Il 33,4% (27.752 auto) gasolio
- Il 12,3% (10.253 auto) benzina e gas liquido, 6,6% (5.493 auto) benzina e metano
- La sostituzione del parco veicolare privato (EURO5 e EURO6) è garanzia di una riduzione delle emissioni future da traffico

	ANNO	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	Non disponibile/ Non identificato	TOTALE
Italia	2014	10,84%	3,81%	14,80%	18,48%	33,14%	18,05%	0,81%	0,06%	100%
EMILIA ROMAGNA Totale	2014	7,69%	2,91%	13,09%	17,34%	36,44%	21,56%	0,95%	0,03%	100%
PROVINCIA Ferrara	2014	7,48%	3,09%	14,63%	35,26%	18,29%	20,46%	0,75%	0,03%	100%
FERRARA	2014	6,80%	2,75%	12,80%	16,84%	36,87%	23,03%	0,87%	0,04%	100%

Il Questionario

Nel mese di Marzo Il Comune di Ferrara ha messo online (www.comune.fe.it) un questionario volto a comprendere le modalità di spostamento, i bisogni di chi vive, studia e lavora in città. Il primo passaggio per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è stato proprio l'ascolto della voce della propria comunità, punto di partenza indispensabile per aggiornare i dati che descrivono lo stato di fatto.
Il questionario era aperto a tutta la cittadinanza, in particolare però sono stati sensibilizzati i genitori di bambini che frequentano le scuole elementari, i dipendenti dell'amministrazione comunale e provinciale e i dipendenti delle maggiori aziende del territorio ferrarese attraverso i mobility manager.

Il numero di questionari compilati online, al 16 Maggio 2016, è stato di 1.344 unità e questi dati sono stati utilizzati per la redazione del capitolo "Il Questionario sulla mobilità" delle Linee di Indirizzo.

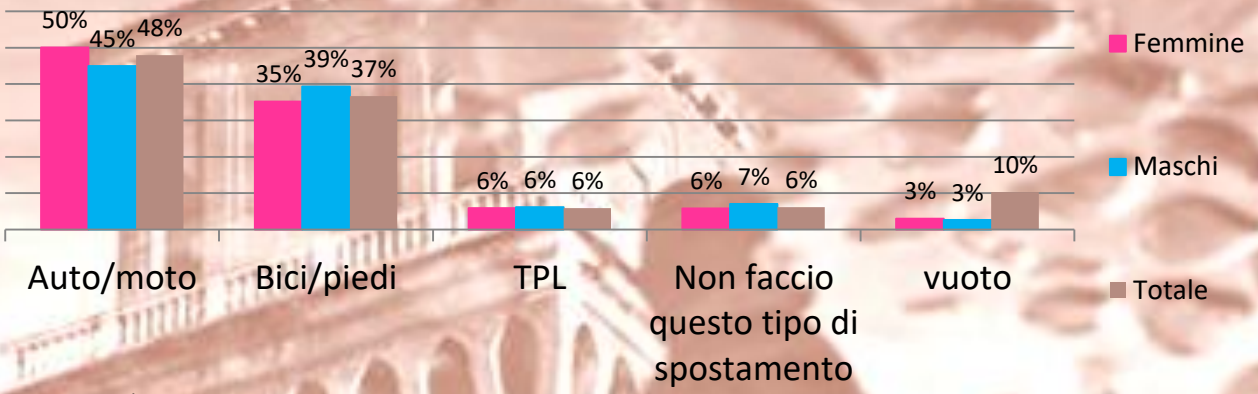
Il Questionario è rimasto online fino al 30 Giugno 2016 e a questa data il numero di compilazioni è stato di **1.776**.

N.B. È doveroso ricordare che il campione così come è stato individuato non può essere effettivamente "rappresentativo" dell'universo: in sostanza, i risultati di un'indagine compiuta attraverso questo metodo di campionamento "non probabilistico" non può essere generalizzato all'intero universo (cittadini ferraresi), perché non garantisce che tutti i soggetti facenti parte dell'universo abbiano la stessa probabilità di entrare nel campione. Si è voluto però procedere a tale indagine sia per il costo pari a zero, mentre qualsiasi altra indagine ha costi elevati, sia per iniziare a sensibilizzare la popolazione ferrarese ai temi della mobilità. I dati riportati non possono quindi essere presi per fare valutazioni quantitative per le quali la fonte dei Censimenti Istat è la più appropriata, ma rappresentano un primo ascolto della cittadinanza.

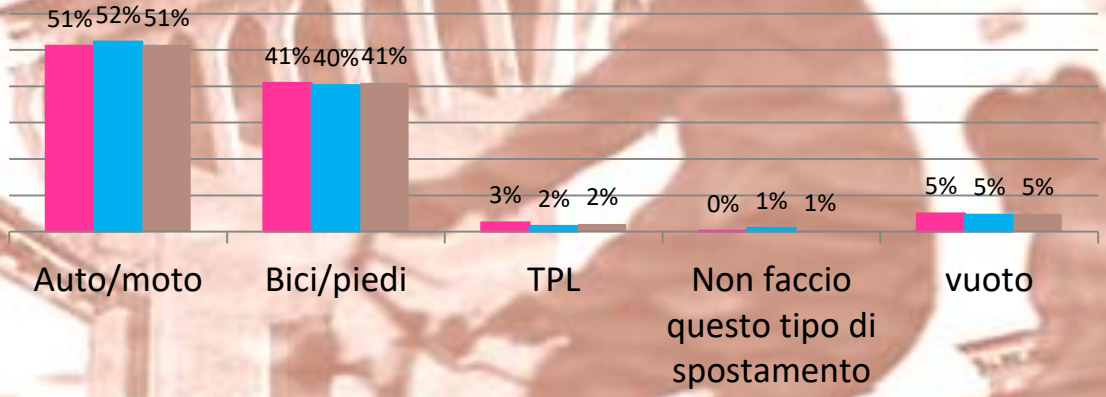
Modalità di spostamento del totale degli intervistati

Di solito quale mezzo utilizzi quando ti sposti all'interno di Ferrara per ragioni di.....

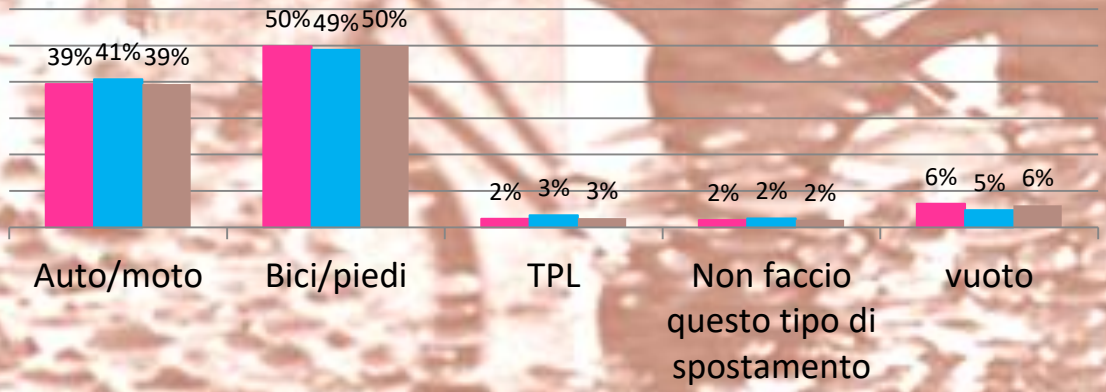
Lavoro o studio



Acquisti



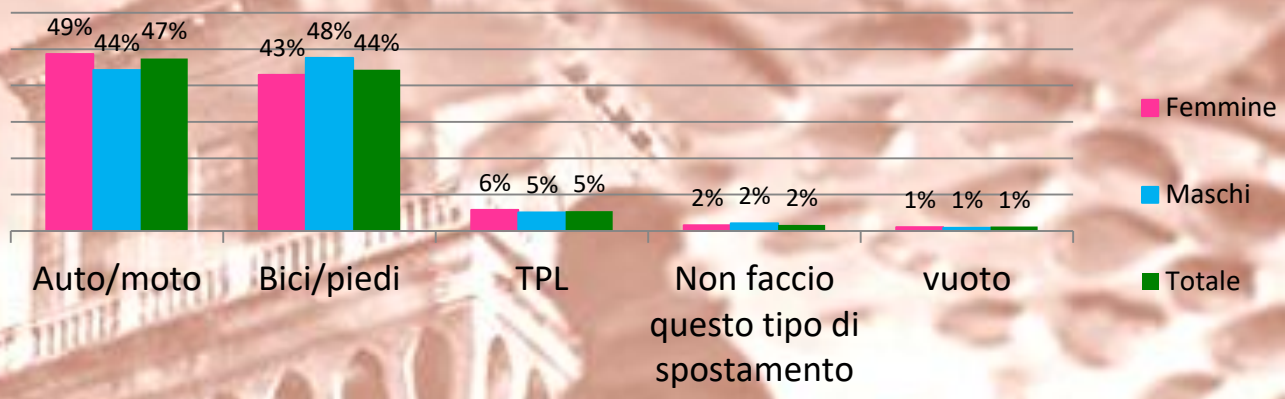
Commissioni



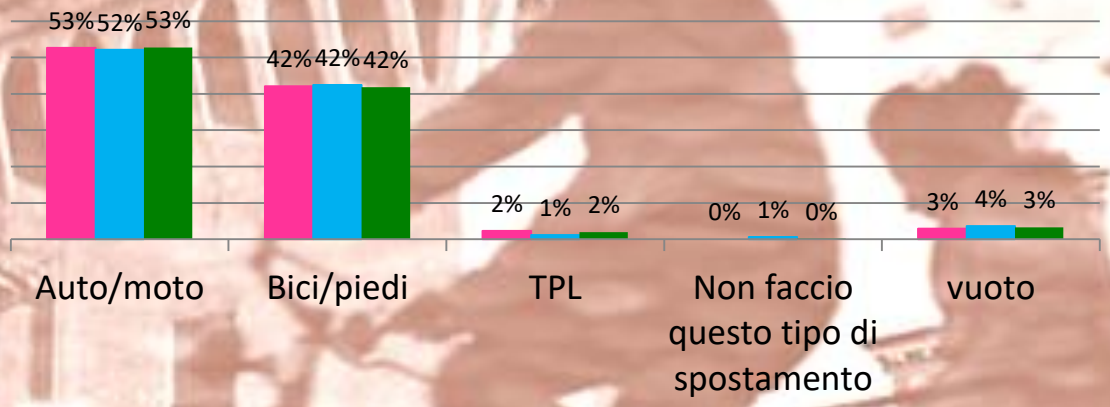
Modalità di spostamento di chi vive e lavora a Ferrara

Di solito quale mezzo utilizzi quando ti sposti all'interno di Ferrara per ragioni di……..

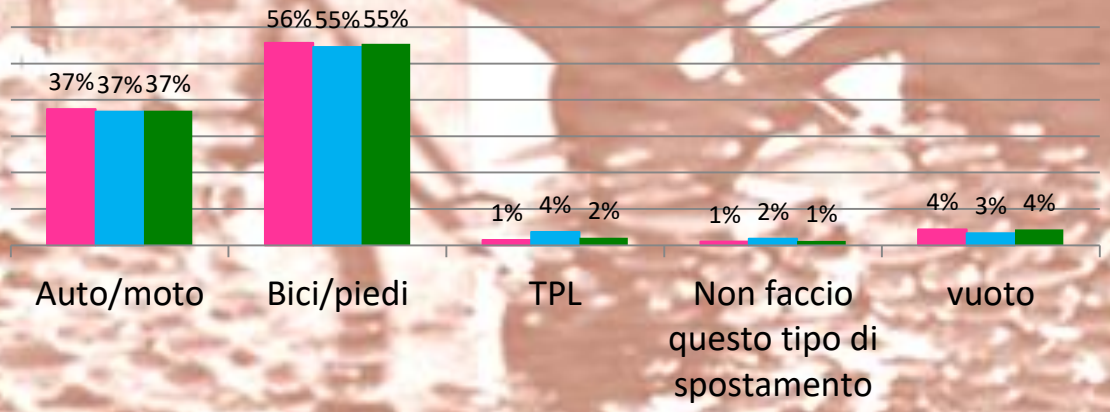
Lavoro o studio



Acquisti



Commissioni



Criticità delle reti e dei servizi di trasporto

Gli intervistati dovevano assegnare un punteggio a ciascuna criticità percepita: 1- problema poco sentito fino a 5- problema fortemente sentito.

Per quanto riguarda gli **spostamenti a piedi e in bicicletta**, emerge chiaramente il problema della velocità delle auto e della sicurezza degli attraversamenti; anche l'illuminazione dei percorsi è avvertita come un problema.

Relativamente agli **spostamenti ciclabili**, appaiono evidenti anche problemi relativi alla pavimentazione dei percorsi ciclabili e all'insufficienza di punti di sosta dove parcheggiare la bicicletta. All'ultimo posto ma ancora con un punteggio al di sopra del 3 risulta essere la mancanza di percorsi ciclabili.

Gli spostamenti effettuati con il **trasporto pubblico sia urbano che extraurbano** presentano come criticità maggiormente sentita sia la bassa frequenza che il costo del biglietto. Negli **autobus extraurbani** è sentito come un problema anche la poca pulizia e lo scarso comfort.

Relativamente agli **spostamenti in automobile**, è la difficoltà a trovare parcheggio in città, il problema maggiormente sentito. La manutenzione delle strade le tariffe dei parcheggi a pagamento e il traffico sia in entrata/uscita che nell'area urbana sono gli altri problemi più sentiti.

Tipo di spostamento	Criticità	Media del punteggio in ordine di criticità maggiormente percepita
A piedi	Velocità delle auto	3,32
	Illuminazione dei percorsi	3,14
	Sicurezza degli attraversamenti pedonali	3,10
	Mancanza di marciapiedi	2,56
	Mancanza di attraversamenti pedonali	2,41
	Ostacoli fissi all'accessibilità dei marciapiedi o mancanza di scivoli, ecc.	2,39
	Auto/moto in sosta sui marciapiedi	2,02
In bicicletta	Velocità delle auto	3,66
	Sicurezza degli attraversamenti o negli incroci]	3,58
	Pavimentazione dei percorsi ciclabili]	3,39
	Illuminazione dei percorsi	3,35
	Insufficienza di punti di sosta / rastrelliere	3,35
	Mancanza di percorsi e piste ciclabili	3,17
In autobus urbano	Orario / Frequenza bassa	3,6
	Costo (prezzo del biglietto	3,0
	Pulizia / Comfort]	2,9
	Puntualità / Regolarità	2,7
	Difficoltà nel reperire informazioni (orari, percorsi)	2,4
	Accessibilità degli autobus	2,3
	Accessibilità alle fermate / stazioni	2,3
In autobus extraurbano o in treno	Orario / Frequenza bassa	3,7
	Costo (prezzo del biglietto	3,2
	Pulizia / Comfort	3,1
	Accessibilità alle fermate / stazioni	2,7
	Difficoltà nel reperire informazioni (orari, percorsi)	2,7
	Puntualità / Regolarità	2,5
In auto	Difficoltà a trovare parcheggio in città]	3,8
	Manutenzione delle strade	3,7
	Traffico in accesso/uscita della città	3,6
	Tariffe dei parcheggi in città	3,6
	Traffico in città	3,2
	Difficoltà a trovare parcheggio nei parcheggi scambiatori (Centrostorico, ex Mof, via del Lavoro, Diamanti, ecc)	2,4

nella tabella sono evidenziati in rosso i valori medi uguali o superiori a 3, ovvero problema "sentito" o "molto sentito".

Modifica delle abitudini

Agli intervistati è stato chiesto quali condizioni lo spingerebbero a smettere realmente di usare l'auto o la moto.

Per rispondere dovevano mettere in ordine di preferenza alcune condizioni.

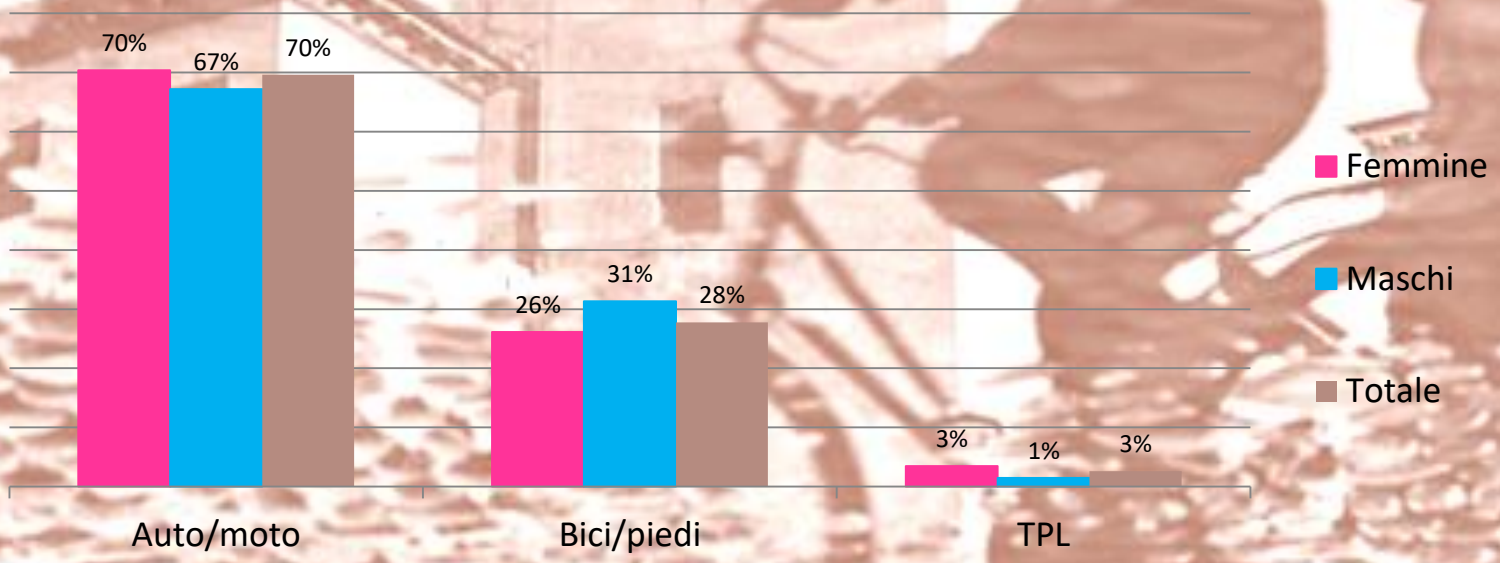
La tabella seguente mostra i risultati della prima condizione scelta dal campione:

Mezzo pubblico (bus/treno) più frequente o con orari più vicini alle mie esigenze	**31%**
Se ci fossero più piste ciclabili/marciapiedi accessibili	**21%**
Migliori condizioni di sicurezza generale (illuminazione, controllo forze dell'ordine)	**16%**
Migliori condizioni di sicurezza stradale (traffico più lento, zone pedonali, zone 30)	**15%**
Se venisse estesa la ZTL	**10%**
Se dovessi pagare la sosta	**8%**

La mobilità per l'accompagnamento dei figli a scuola

Di solito quale mezzo utilizzi quando ti sposti all'interno di Ferrara per accompagnare i figli a scuola?

Accompagnamento figli a scuola		
	femmine	maschi
Auto/moto	**70%**	**67%**
Bici/piedi	**26%**	**31%**
TPL	**3%**	**1%**



La mobilità per l'accompagnamento dei figli a scuola

Agli intervistati che hanno figli che frequentano la scuola primaria nel Comune di Ferrara è stato chiesto chi accompagna i figli a scuola e quali sono i principali problemi che il figlio può incontrare andando a scuola senza essere accompagnato da un adulto:

Accompagnato dalla mamma	55%
Accompagnato dal papà	32%
Accompagnato dai nonni	6%
Accompagnato da un altro adulto	3%
Con i compagni	1%
Da solo	1%

I pericoli del traffico	33%
La distanza tra casa e scuola	24%
Essere fermati da malintenzionati	19%
Lo zainetto pesante	10%
I marciapiedi ed i percorsi pedonali non sono adeguati	8%
Altri motivi	3%
Non è affidabile quando è da solo	2%
Il clima, freddo, caldo, pioggia, …	1%

Nel 50% dei casi la scuola non si trova nell'itinerario dell'accompagnatore!

Nel 76% dei casi al bambino piacerebbe andare a scuola a piedi con i compagni vicini di casa, seguiti da un genitore.

Il 48% si dichiara interessato ad usufruire del Pedibus.

OBIETTIVI

Garantire e migliorare l'accessibilità al territorio, governandola in relazione alla diversa offerta delle modalità di trasporto e calibrandola rispetto alle necessità (percorsi casa-lavoro e casa-scuola, al turismo ed allo svago). Puntare sulla incentivazione della mobilità dolce, sul potenziamento del trasporto pubblico, e sulla condivisione del mezzo privato mediante la diffusione del car sharing e del car pooling. Coordinare ZTL e gestione della sosta per governare la domanda veicolare in accesso al Centro Storico, migliorando e razionalizzando l'offerta di parcheggi in ambito urbano e di quelli interscambio.

Garantire e migliorare l'accessibilità alle persone, attraverso la fruibilità del trasporto pubblico, il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici ai pedoni, l'integrazione e completamento dei percorsi ciclabili, l'adeguamento di tutte le forme di trasporto alle necessità delle persone con capacità motoria ridotta.

Migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano, sviluppando politiche ed azioni che incentivino le forme di mobilità sostenibile per l'ambiente e contemporaneamente disincentivino la mobilità più inquinante, anche con l'ampliamento delle zone pedonali e l'istituzione di "zone 30" e isole ambientali.

Aumentare l'efficacia del trasporto pubblico, inducendo un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo e individuale, in modo da diminuire la congestione, favorire l'inter-mobilità, migliorando l'accessibilità alle diverse funzioni urbane.

Garantire efficienza e sicurezza al sistema della viabilità e dei trasporti, con adeguamenti prioritariamente mirati ai punti neri e alla rete stradale nel suo complesso e perseguendo il miglioramento della sicurezza stradale anche con riferimento alle criticità legate alla fruizione delle scuole.

Governare la mobilità attraverso le tecnologie innovative e la sharing economy.

Incrementare la comunicazione per informare e sensibilizzare maggiormente i cittadini sulle scelte strategiche della Città sulla mobilità sostenibile.

Garantire la sostenibilità economica e la fattibilità gestionale degli interventi sulla Mobilità.

LE LINEE DI INDIRIZZO

PUMS