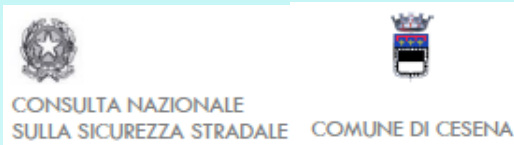


Politiche e azioni di mobilità sostenibile in Emilia-Romagna

SEMINARIO LOCALE DEL PROGETTO TANDEM

**ISOLE AMBIENTALI E CICLOMOBILITÀ A CESENA: RIQUALIFICAZIONE
E MESSA IN SICUREZZA DELLA RETE VIARIA ESISTENTE**



CESENA, 27 MAGGIO 2011
BIBLIOTECA MALATESTIANA - PIAZZA BUFALINI, 1



1. Gli indicatori di mobilità urbana

3. Buona mobilità: la cittadinanza attiva e la partecipazione

4. Gli investimenti regionali per la mobilità urbana sostenibile

5. Approfondimento: la mobilità lenta e la cultura ciclabile

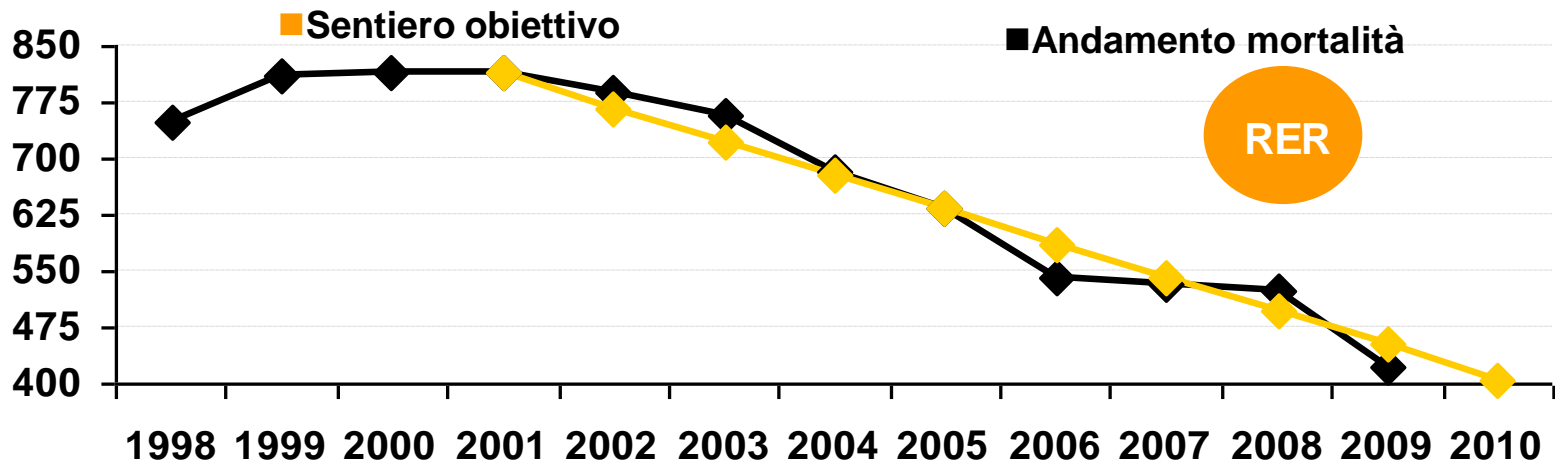


1. Gli indicatori di mobilità urbana

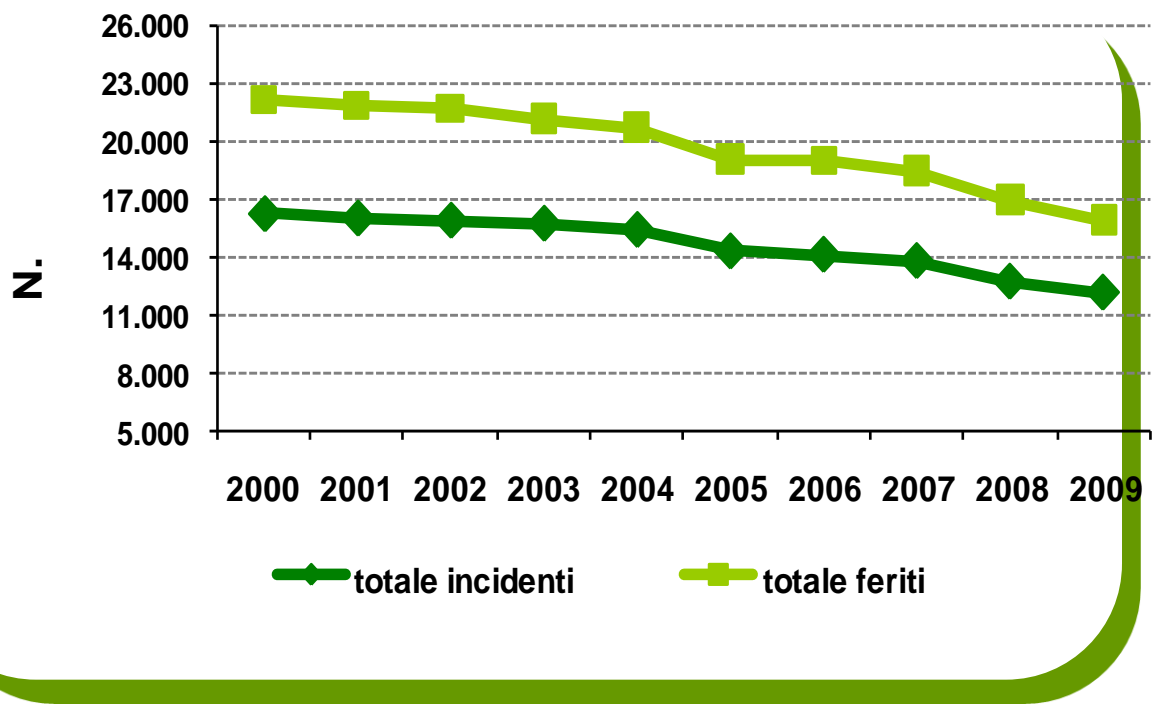


L'andamento di incidenti, morti e feriti dal 2001 al 2009 in Italia e in regione è molto simile, tranne che per gli ultimi anni, nei quali, in Emilia-Romagna, il decremento delle vittime osservato negli anni precedenti, si è arrestato, fino al 2008, per poi riprendere nel corso del 2009.

Il livello di mortalità nella regione si è così riportato su valori vicini a quelli richiesti per il raggiungimento dell'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime entro il 2010; infatti il numero di morti nell'anno 2009 si è ridotto del 48% rispetto al 2001, passando da 813 a 422.



Incidentalità nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti – Totale deceduti
Dati assoluti - Somma dei dati comunali
 (Serie storiche 2000-2009)

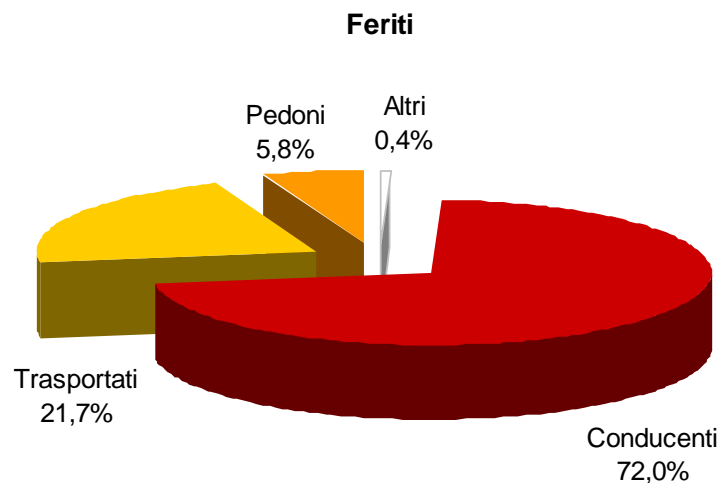
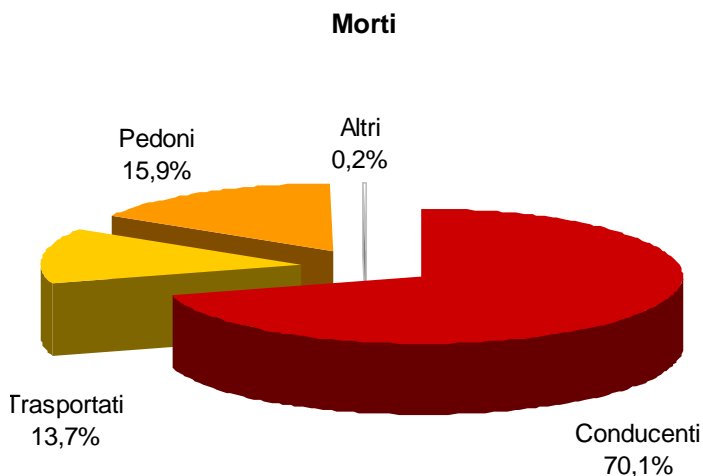


L'incidentalità nelle aree urbane continua a registrare un calo sia del numero **totale di incidenti che dei feriti coinvolti**. Nel decennio considerato gli incidenti gravi calano del 25,2 %, passando dai 16.254 rilevati nel 2000 ai 12.157 del 2009. Anche il totale dei feriti coinvolti negli incidenti cala sensibilmente: dai 22.143 registrati nel 2000 si passa ai 15.930 del 2009, facendo così registrare un calo percentuale del 28,1%. Dati ISTAT: sono gli incidenti gravi che registrano almeno un ferito.

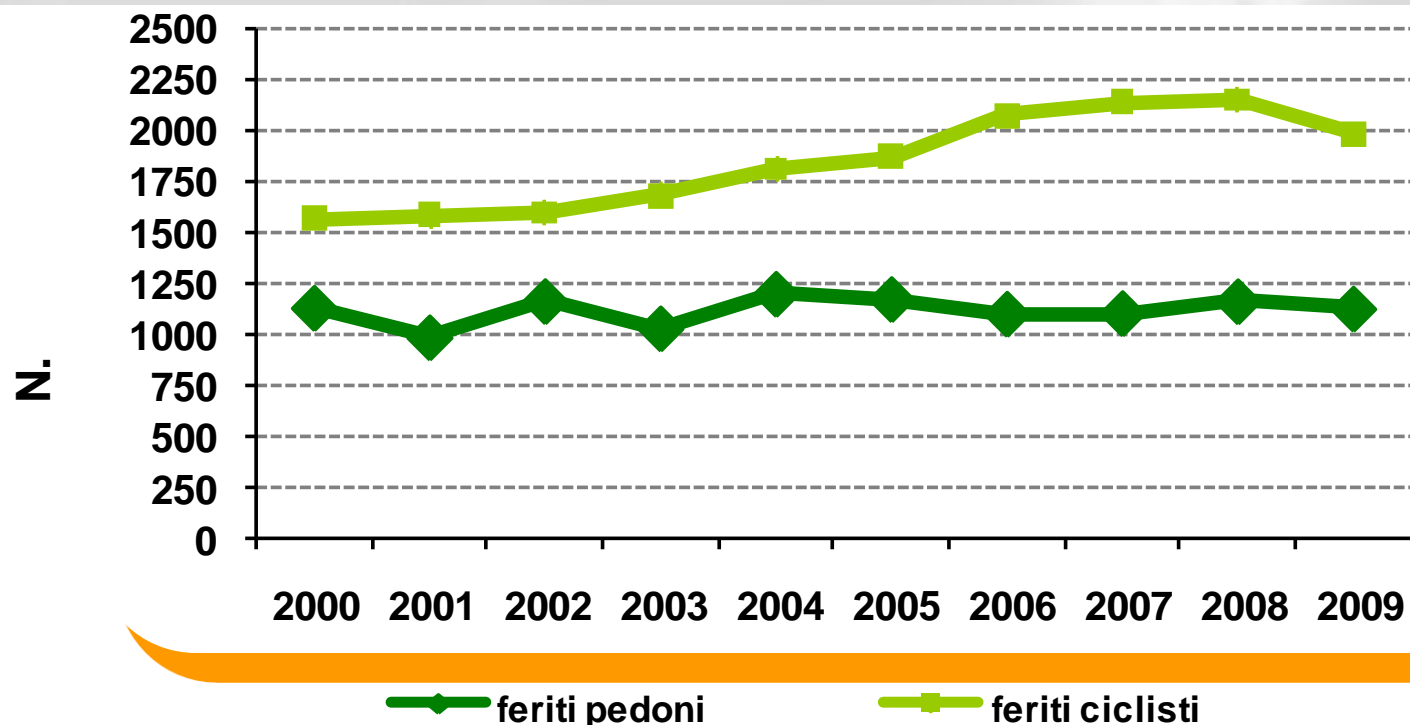


I grafici successivi evidenziano la **composizione delle vittime e dei feriti rispetto alla tipologia di utente**. Il raffronto tra questi due grafici mostra la gravità degli incidenti **che coinvolgono i pedoni**. Inoltre, verificando la suddivisione per fasce di età delle vittime tra i pedoni e i ciclisti, si conferma come **la fascia più a rischio sia quella della popolazione anziana**.

Morti e feriti suddivisi per tipo di utente
(Anno 2009)



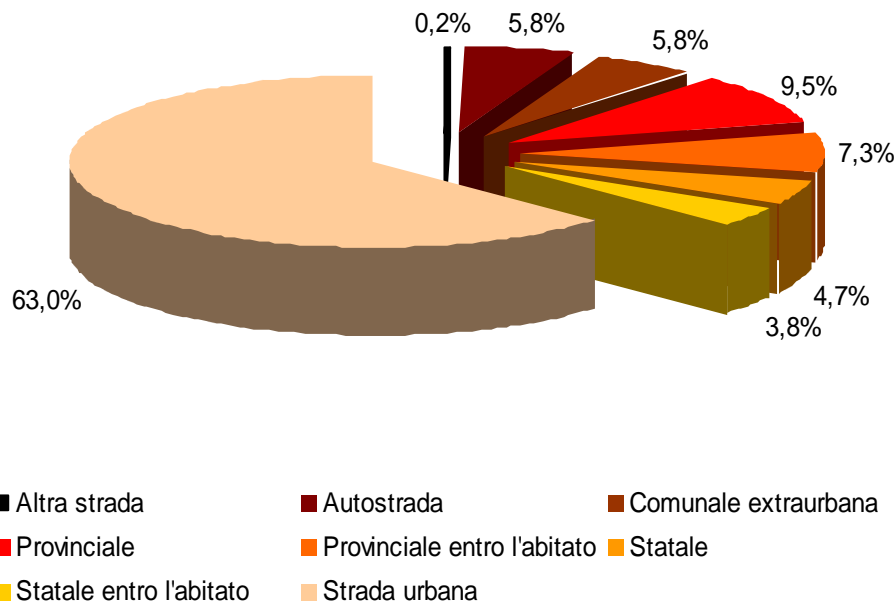
Alcuni dati: popolazione, mobilità, ripartizione modale, incidentalità, inquinamento e costi



i pedoni feriti in incidente stradale praticamente rimangono stabili in quanto se ne contavano 1.127 nel 2000 e 1.123 nel 2009. Nell'arco del decennio tale numero assume un andamento abbastanza uniforme. **Diverso il caso dei feriti ciclisti che fa registrare una costante crescita sino all'ultimo biennio in cui, viceversa, sembra delinarsi un cambiamento di tendenza registrandosi un calo dei feriti ciclisti dell'8%.**



Incidenti



Per la lettura di questi dati va segnalata una forte cautela a causa della difficoltà di rilevazione degli stessi rispetto alla **categoria delle strade**.

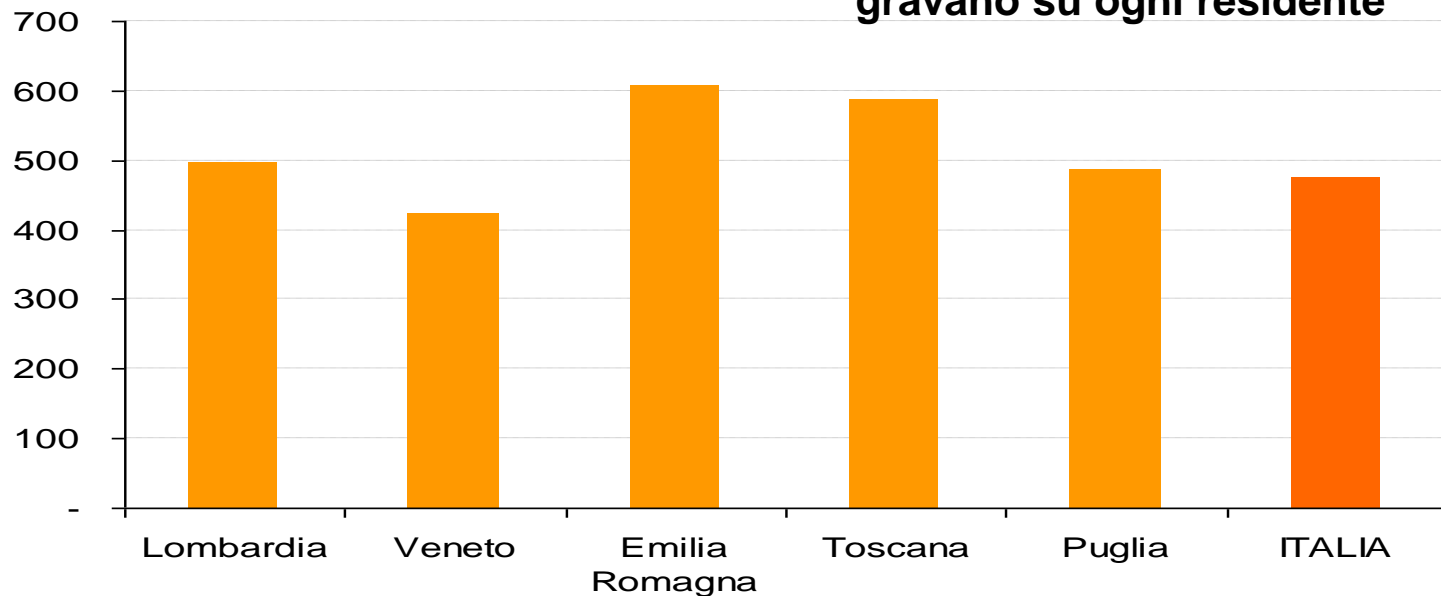
E' in fase di consolidamento a livello regionale la nuova modalità di rilevazione dei dati di incidentalità con l'obiettivo di una maggiore qualità, soprattutto in riferimento alla localizzazione georeferenziata, oltre che tempestività dei dati.

Incidenti per categoria di strada (Anno 2009)



Il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato con la formula ricavata dal 3° Programma del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS): $\text{costi sociali} = \text{numero morti} \times 1.394.000,00 + \text{numero feriti} \times 73.600,00$), consente di confrontare l'Emilia-Romagna con altre Regioni e con la media italiana; questo mette in evidenza il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità nella regione.

Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente



Il 5 ottobre 2010 la Regione ha sottoscritto, con le Province e con i Comuni superiori ai 50.000 abitanti, il IX Accordo di programma 2010-2012 per la gestione della qualità dell'aria per il progressivo allineamento ai valori fissati dalla UE (D.Lgs. 155/2010) e per la messa in atto di misure dirette alla mitigazione degli episodi di inquinamento atmosferico. Approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 223 del 13 ottobre 2010, tale Accordo è stato elaborato in coerenza e in continuità con i precedenti, sottoscritti annualmente dal 2002.

In tale ambito tutte le nove Province hanno elaborato, a partire dal 2005, i **Piani di risanamento della qualità dell'aria**, sulla base della delega ricevuta dalla Regione.

Oltre ai Comuni sottoscrittori, c'è stata l'adesione volontaria, sempre più forte nel tempo, di altri Comuni del territorio regionale. Infatti, **sono oltre 90 i Comuni aderenti al precedente VIII Accordo sulla qualità dell'aria**, a dimostrazione dell'elevato grado di coinvolgimento raggiunto da questi Accordi, che **rappresentano una popolazione di oltre 2,7 milioni di abitanti** (circa i 2/3 dell'intera popolazione regionale).



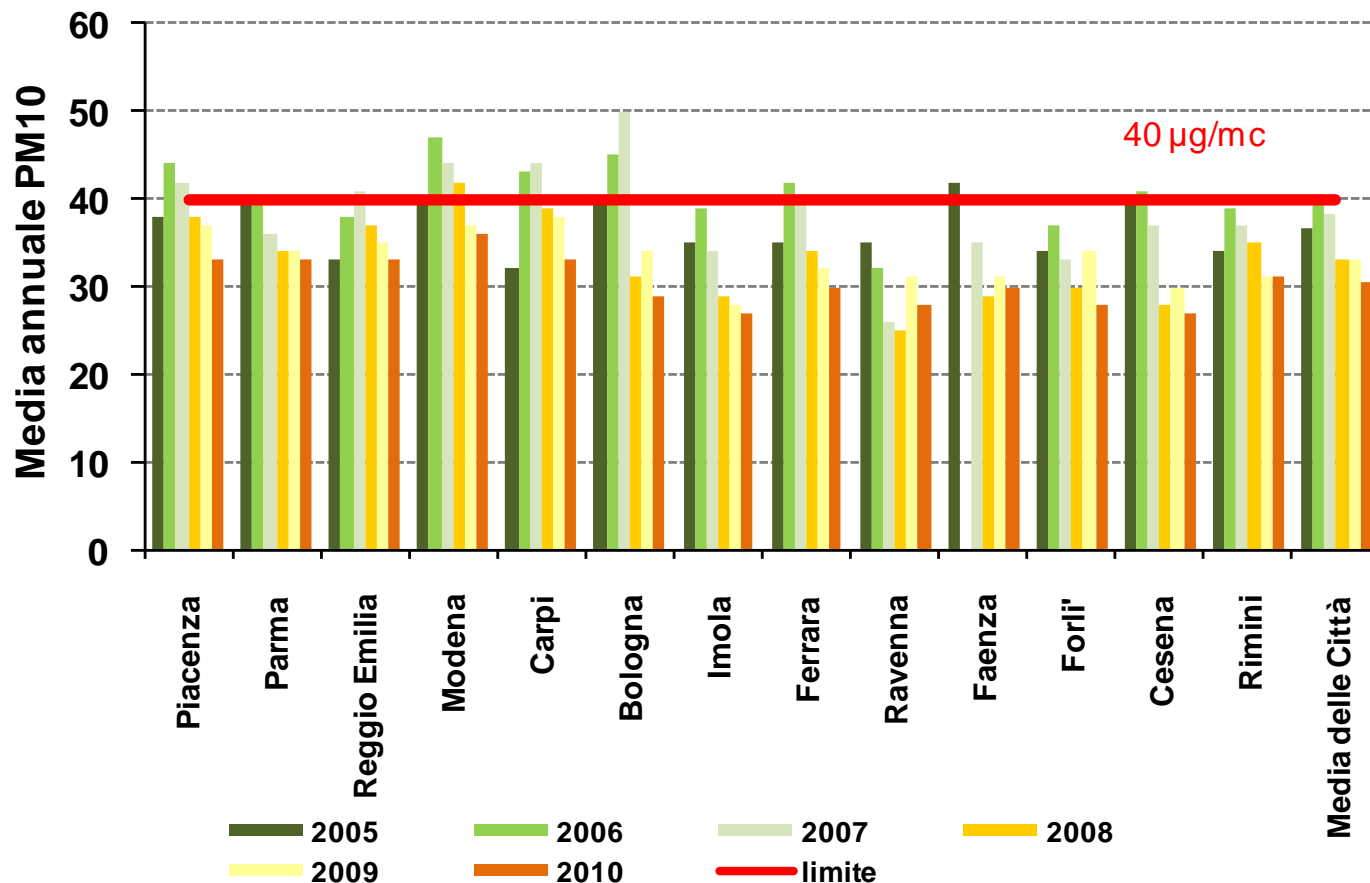
Nel 2010 la rilevazione della qualità dell'aria nelle aree urbane della regione Emilia-Romagna ha registrato un **valore largamente inferiore alla norma per quanto riguarda la media annua di PM₁₀**, mentre permangono i livelli di criticità per il numero di superamenti dei limiti giornalieri.

La media annuale rilevata nel 2010 nelle 13 città della regione con popolazione superiore a 50.000 abitanti **è stata di circa 31 µg/mc**, con diminuzione del 6% rispetto al 2009 e consolidando quindi, la tendenza alla diminuzione del valore nel periodo 2005-2009 (-20% rispetto al 2005 I valori di riferimento per ogni città rappresentano il valore medio giornaliero dei valori rilevati dai sensori "presenti", posti all'interno dell'area urbana del comune.

nel 2010 nessuna delle 13 città ha superato in media il valore limite annuale normativo per la protezione della salute (fissato in 40 µg/mc). Da rilevare inoltre, che tale valore normativo non è stato superato in nessuna delle 40 stazioni di monitoraggio della Regione.



Alcuni dati: popolazione, mobilità, ripartizione modale, incidentalità, inquinamento e costi



Mobilità ciclabile

- crescita dell'attrattività della mobilità ciclo-pedonale come elemento complementare del TPL.
- Miglioramento dell'accesso alle stazioni e ai luoghi di scambio modale
- Adozione di politiche relative all'incremento dell'uso della bicicletta e promozione del bike-sharing nelle città
- Azioni di Mobility Management per percorsi casa-lavoro e casa-scuola



**Obiettivo al 2020:
target del 15%, quale quota di ripartizione modale in ambito urbano.**



3. Buona mobilità: la cittadinanza attiva e la partecipazione



BUONA MOBILITÀ

LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI AL NUOVO PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI



26 febbraio 2011 BUONA MOBILITA'

I temi scelti e approfonditi:

1) LA MOBILITÀ È UN DIRITTO

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

2) VELOCITÀ DI MARCIA E RAPIDITÀ DI SPOSTAMENTO

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



3) I COSTI DELLA MOBILITÀ

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

Spesso sappiamo quanto costa l'uso del mezzo pubblico ma si sottovaluta l'impatto dei costi che incidono su tutti.

4) QUANDO IL TRAFFICO È PESANTE

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

C'è una mobilità che riguarda le merci che indice pesantemente



5) SICUREZZA NELLA MOBILITÀ

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

6) TRASPORTO COLLETTIVO E INDIVIDUALE

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

7) MOBILITÀ “BUONA” E “CATTIVA”

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



5. Investimenti regionali per la mobilità sostenibile



Accordi di programma 2001-2010

Il contributo regionale programmato nel periodo 2001-2010 è stato di oltre 70,3 milioni di euro per l'attuazione di 210 interventi nei diversi bacini provinciali. Come illustrato nella tabella seguente, nello stato di attuazione al 31 dicembre 2010 oltre 43,3 Milioni di euro di tali contributi risultano impegnati, mentre 37,1 milioni di euro risultano liquidati.

Tra le opere co-finanziate dalla Regione nelle principali aree urbane del territorio regionale, si evidenziano le seguenti tipologie:

interventi di mobilità urbana, con circa il 40% sul totale degli investimenti regionali programmati;

qualificazione del trasporto pubblico autofiloviario, con il 30%;

interventi di interscambio modale ferro-gomma-auto-bici, con il 20%;

interventi per la sicurezza stradale, con il 10%.



**Accordi di Programma per la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico
2001-2010**

BACINO	n schede	Spesa prevista	Contributo regionale programmato	Contributo regionale impegnato	Contributo regionale liquidato
PIACENZA	21	7.084.243,59	3.772.986,14	3.772.986,14	3.719.521,22
PARMA	24	12.271.631,93	5.173.138,81	4.139.138,81	3.960.847,43
REGGIO EMILIA	16	19.622.622,56	8.290.443,87	8.110.443,87	8.110.443,87
MODENA	20	20.380.973,76	9.204.686,47	6.360.660,01	5.862.078,86
BOLOGNA	51	40.554.834,29	18.317.264,28	6.555.617,69	2.395.586,06
FERRARA	11	7.831.056,42	3.921.745,33	3.721.745,33	3.468.861,05
RAVENNA	24	8.818.409,66	4.440.123,37	3.937.123,37	3.645.513,02
FORLI'-CESENA	25	14.249.365,54	5.833.130,11	5.168.074,11	4.450.898,82
RIMINI	18	105.250.796,15	11.380.638,59	1.571.642,92	1.571.642,92
TOTALE	210	236.063.933,90	70.334.156,97	43.337.432,25	37.185.393,25



Tipologie di interventi per la banca dati investimenti

MACROAREA /AREA	A	B	C	D	E	MACROAREE
1	Attuazione PUT, arredo urbano e moderazione traffico	Piste ciclabili urbane e pedonali	Controllo accessibilità centro storico e ZTL	Parcheggi e organizzazione sosta	Efficientamento mezzi privati	Mobilità urbana
2	Stazioni e fermate SFM e piccole stazioni	Centri interscambio stazioni medie	STIMER	Parcheggi di interscambio		Interscambio modale
3	Qualificazione infrastrutture viarie	Piste ciclabili extraurbane	Monitoraggio flussi di traffico	Rotatorie		Sicurezza stradale
4	Qualificazione fermate e servizi innovativi	Corsie preferenziali	Telecontrollo rete e preferenziamento semaforico	Nuovi mezzi, tranvie e filovie		Trasporto pubblico



Tipologia di intervento	N. Schede	Risorse regionali (In Euro)	Costo presunto (In Euro)
Interventi per la mobilità delle persone e l'intermodalità	35	9.485.147	20.056.061
Potenziamento mobilità ciclopedonale urbana	16	3.256.900	7.586.340
Totali	51	12.742.047	27.642.401

Tipologie di interventi per la banca dati investimenti



Il risanamento e la tutela della qualità dell'aria costituiscono un obiettivo irrinunciabile e inderogabile per la Regione Emilia-Romagna, viste le importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente.

In quest'ambito, con delibera di Giunta regionale n. 2136/2008, sono stati approvati i vigenti Accordi di programma per la Mobilità sostenibile e il Trasporto pubblico 2007-2010 tra la Regione, le Province e i Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

Con le delibere nn.931/2010 e 976/2010 sono stati programmati finanziariamente complessivamente 51 interventi degli Accordi 2007-2010, per un contributo regionale di oltre 12,7 milioni di Euro, che ha attivato risorse di investimento di oltre 27,5 milioni di Euro (analisi suddivisa per bacino provinciale nella tabella sottostante).



Accordi di Programma 2009-2010 Risorse per bacino

BACINO	N. Schede	Risorse regionali (In Euro)	Costo presunto (In Euro)	Note
PIACENZA	2	710.000	1.420.000	Progetto ELISA di Infomobilità pubblica
PARMA	8	1.159.000	2.318.000	Ristrutturazioni viarie e delle fermate TPL, Sistemi di controllo accessi e corsie preferenziali e percorsi ciclopedonali
REGGIO EMILIA	2	900.000	1.800.000	Quota ulteriore Progetto ELISA di Infomobilità
MODENA	8	3.665.580	8.494.340	Ristrutturazioni viarie, estensione rete filoviaria e corsie preferenziali
BOLOGNA	11	2.988.766	6.331.417	Rete filoviaria, riqualificazione viaria, azioni di infomobilità, Percorsi ciclopedonali di collegamento urbano, Bike sharing
FERRARA	3	810.225	1.620.450	Progetto ELISA di Infomobilità pubblica, Percorsi ciclopedonali di collegamento
RAVENNA	6	586.000	1.156.000	Progetto di infomobilità ELISA, messa in sicurezza fermate TPL e piste ciclopedonali
FORLI'-CESENA	8	1.197.476	3.052.194	Progetto ELISA di Infomobilità, messa in sicurezza fermate TPL, Stimer e messa in rete di percorsi ciclabili
RIMINI	3	725.000	1.450.000	Progetto ELISA di Infomobilità pubblica e deposito/noleggio bici
TOTALE	51	12.742.047	27.642.401	



Accordi di programma 2009-2010

Suddividendo per tipo di intervento si ha il seguente quadro

Tipologia di intervento	N. Schede	Risorse regionali (In Euro)	Costo presunto (In Euro)
Interventi per la mobilità delle persone e l'intermodalità	35	9.485.147	20.056.061
Potenziamento mobilità ciclopedonale urbana	16	3.256.900	7.586.340
Totali	51	12.742.047	27.642.401



- **interventi per la mobilità delle persone e l'intermodalità**, con circa 9,4 milioni di euro di risorse regionali per interventi relativi prioritariamente all'Infomobilità del trasporto pubblico locale (Progetto GiM- Gestione Informata della Mobilità) e all'interscambio modale ferro-gomma-bici;
- **interventi di potenziamento della mobilità ciclopedonale urbana**, con oltre 3,2 milioni di euro di risorse regionali per interventi relativi prioritariamente alla messa in rete dei percorsi ciclopedonali dei maggiori centri urbani della Regione.

Accordi di programma 2009- 2010

Lo stato di attuazione di questi interventi data la situazione finanziaria dei soggetti beneficiari pubblici (Comuni e Province), ha avuto un lento avvio, tanto che alla fine del 2010 solo 6 interventi risultano avviati, per un impegno regionale di circa 1,4 milioni di euro.



Verso i nuovi Accordi 2011-2013: l'Atto di indirizzo e il contesto europeo

La ricognizione degli investimenti per la mobilità urbana e il trasporto pubblico nei precedenti Accordi

Dall'analisi sullo stato di attuazione degli interventi al 31 dicembre 2010, risulta che sono 41 gli interventi avviati e non ultimati e che sono stati impegnati **e non liquidati 6,1 milioni di Euro di contributi regionali**, come da sottostante tabella di sintesi per bacino provinciale.

Dai dati presentati si rileva ampiamente la criticità per gli EE.LL di reperire fondi per l'attuazione di investimenti nel settore specie. All'art.15 degli Accordi di programma 2007-2010 dei nove bacini provinciali i contraenti si impegnavano: a portare a completamento entro il 2010 gli interventi programmati e con spesa già impegnata presentando la prevista documentazione; e al rispetto del termine dell'anno 2010 per la presentazione della documentazione necessaria ai fini della concessione-impegno del contributo regionale, per quanto attiene gli interventi programmati non ancora impegnati dalla Regione.



Punto 3.2 del nuovo Atto di indirizzo 2011-2013 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico locale (DGR regionale n.32 del 20 dicembre 2010) si specifica che l'obiettivo strategico di razionalizzare l'utilizzo delle risorse regionali riguarda inevitabilmente anche gli investimenti programmati negli Accordi di Programma susseguitisi a partire dal 1995 e fino al 2006 e non ancora avviati o ultimati; e che attraverso tavoli concertativi con gli Enti sottoscrittori si dovrà definire una pianificazione degli interventi che assicuri un tempestivo utilizzo delle risorse pregresse, eventualmente tramite la riprogrammazione verso altri interventi.

Si tratta quindi di **concentrare e mirare gli investimenti, anche riprogrammando le relative risorse, su interventi di immediata e sicura cantierabilità, affinché i contributi regionali trovino un effettivo utilizzo.**

E' necessaria quindi, una ricognizione nei nove bacini provinciali sullo stato di attuazione degli interventi finanziati dalla Regione nell'ambito degli Accordi di Programma per la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico dal 1995 fino al 2010. Tale ricognizione è propedeutica per i tavoli concertativi ai fini della sottoscrizione dei nuovi Accordi di Programma 2011-2013 sulla base di quanto stabilito dal sopracitato Atto di indirizzo



Accordi di Programma interventi programmati e non avviati

BACINO	N. int.	Contributo regionale	Costo totale ammissibile
PIACENZA	0	€ 0,00	€ 0,00
PARMA	8	€ 1.034.000,00	€ 2.068.000,00
REGGIO EMILIA	1	€ 180.000,00	€ 360.000,00
MODENA	8	€ 2.844.026,46	€ 6.987.716,87
BOLOGNA	14	€ 11.761.646,59	€ 306.919.746,00
FERRARA	1	€ 200.000,00	€ 400.000,00
RAVENNA	5	€ 503.000,00	€ 973.000,00
FORLI'-CESENA	5	€ 665.056,00	€ 1.300.000,00
RIMINI	6	€ 9.808.995,67	€ 179.430.098,41
TOTALE	48	€ 26.996.724,72	€ 498.438.561,28



Accordi di Programma : interventi avviati e non ultimati

BACINO	N. int.	Contributo regionale	Costo totale ammissibile	Contributo regionale da liquidare
PIACENZA	1	€ 267.324,60	€ 545.560,40	€ 53.464,92
PARMA	2	€ 228.291,38	€ 611.519,83	€ 178.291,38
REGGIO EMILIA	0	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
MODENA	6	€ 1.858.379,13	€ 4.238.022,18	€ 498.581,15
BOLOGNA	14	€ 6.838.047,07	€ 12.758.261,10	€ 4.160.031,63
FERRARA	3	€ 320.421,41	€ 592.602,01	€ 252.884,28
RAVENNA	4	€ 1.200.051,77	€ 2.157.368,80	€ 291.610,35
FORLI'-CESENA	11	€ 2.261.043,72	€ 5.876.048,01	€ 717.175,29
RIMINI	0	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
TOTALE	41	€ 12.973.559,08	€ 26.779.382,33	€ 6.152.039,00



L'Atto di Indirizzo e la prospettiva europea

Gli obiettivi individuati nell' Atto di Indirizzo triennale e le linee di azione condivise nel "Patto della Mobilità" si concretizzeranno negli "Accordi di Programma per il triennio 2011-2013" che saranno sottoscritti dalla Regione, Agenzie locali per la Mobilità, Province, e Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

In tale contesto tra le politiche che stanno emergendo ci sono:

la promozione del trasporto pubblico quale soluzione dei problemi di qualità dell'aria, di congestione e di sicurezza nella mobilità locale e regionale;

la ricerca di una nuova cultura della "buona mobilità" che superi l'abuso del mezzo privato negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola per la salute dei cittadini e la salvaguardia del patrimonio territoriale, ambientale, culturale e la coesione sociale;

l'adozione di una "carta della mobilità mi muovo" che comprenda l'accesso al TPL, ai servizi ferroviari, al bike sharing e al car sharing, ecc.;

la necessità, per i Comuni che ne sono tenuti, dell'approvazione e dell'aggiornamento dei propri piani urbani del traffico;



-l'infrastrutturazione elettrica delle città articolata su progetti pilota basati sullo sviluppo di un'infrastruttura innovativa per la ricarica delle auto elettriche e dei veicoli per il trasporto di persone e merci, avuto riguardo anche alla mobilità turistica e alla logistica urbana;

-la prosecuzione della politica dell'infomobilità regionale con l'integrazione pubblico-privata, con il travel planner e con la tariffazione integrata;

- la cura delle strategie di riequilibrio che affrontino i temi della mobilità ciclopedonale, dei percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro, del mobility management, della moderazione **e fluidificazione del traffico, del diritto alla mobilità per categorie "deboli"**.

Importante è la **predisposizione dei piani di bacino e dei piani urbani del traffico**, di cui circa metà dei Comuni chiamati alla redazione è tuttora priva, e il loro relativo aggiornamento, possono fornire in termini di razionalizzazione dei percorsi, creazione e protezione di corsie riservate al TPL, controllo della sosta e degli accessi alle ZTL, parcheggi di interscambio, ricerca di mezzi alternativi all'auto privata o al mezzo pubblico tradizionale, laddove esso non risulti economicamente sostenibile (bus a chiamata, ricorso a taxi o noleggio, car e bike sharing, ecc.).



Piano urbano dei parcheggi

Lo Stato (con la Legge 122/89) e la Regione (tramite gli Accordi di Programma previsti dalla LR. 30/1998), hanno definito degli interventi, inseriti anche nei programmi comunali dei parcheggi, prevedendo un finanziamento finalizzato a contenere l'accesso al centro storico ai veicoli privati e sulle linee di adduzione ai centri urbani, permettendo al cittadino di integrare l'uso del mezzo privato con quello del trasporto pubblico.

Nell'anno 2010 sono stati completati i lavori relativi all'ultimo parcheggio. con la costruzione di n. 260 posti auto nel Comune di Cesena, parcheggio denominato "Garampa stralcio B-Caduti Forze di Polizia" che è il primo parcheggio eco-sostenibile della città, grazie all'utilizzo dei più moderni sistemi di energia rinnovabile (geotermia e fotovoltaico) per il funzionamento degli impianti tecnologici.



Piano urbano dei parcheggi

Con la legge statale 122/89) e gli Accordi di Programma (LR. 30/1998), sono stati realizzati **alcuni parcheggi** inseriti nei programmi comunali dei parcheggi, per contenere l'accesso al centro storico ai veicoli privati e sulle linee di adduzione ai centri urbani, e favorendo l'intermodalità con il trasporto pubblico.

Nel 2010 sono stati completati i lavori **dell'ultimo parcheggio da 260 posti auto nel Comune di Cesena, (Garampa stralcio B-Caduti Forze di Polizia")** con caratteristiche di eco-sostenibilità (geotermia e fotovoltaico) per il funzionamento degli impianti tecnologici.

La programmazione e l'impegno di spesa si sono conclusi nel 2010. **Nel complessivo sono stati finanziati 39 parcheggi, per un totale di quasi 39 milioni di Euro ed oltre 9 mila posti auto**



6. La mobilità lenta e la cultura ciclabile

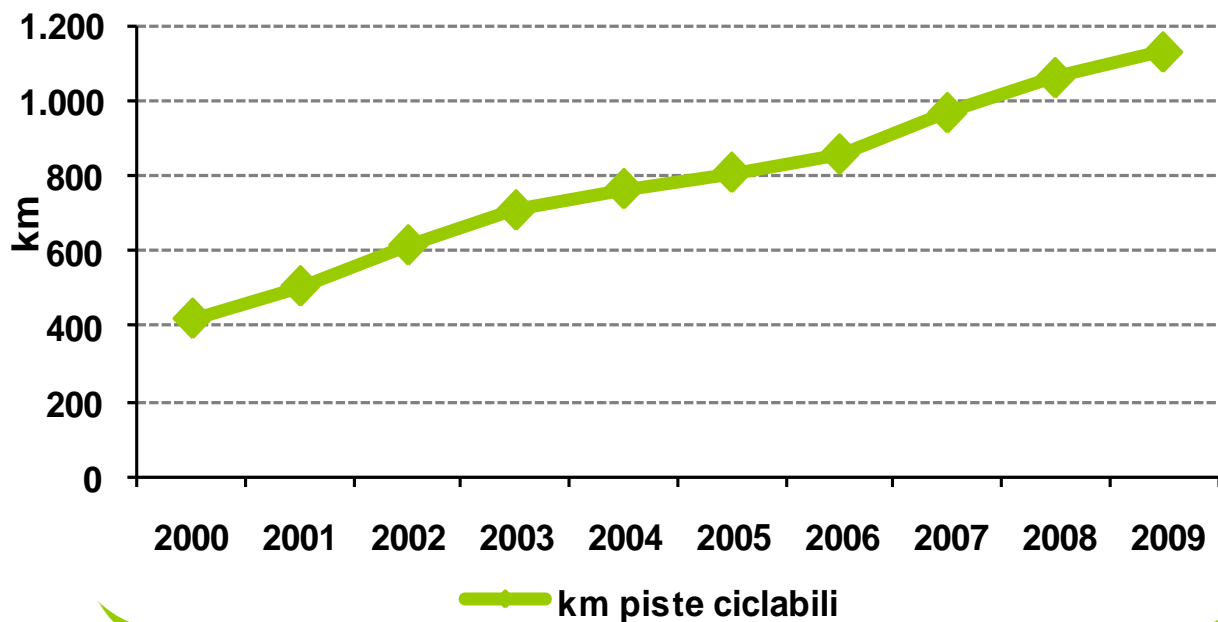


➤ Il trend di sviluppo della rete ciclabile regionale indica un **incremento significativo nelle aree urbane della nostra regione**. I dati riportati riguardano le piste ciclabili ad unico o a doppio senso di marcia sia in sede propria che in sede promiscua. **I km di piste quasi triplicano nel decennio considerato passando dai 405 km del 2000 ai 1.134 del 2009** con incrementi medi di circa 80 km anno di rete ciclabile nelle aree urbane considerate, **mentre la rete regionale si assesta sui 4.700 km. comprendendo tutte le tipologie di piste ciclabili e itinerari ciclopeditoni.**

Le città di Bologna e Reggio Emilia quasi raddoppiano le percentuali di rete ciclabile rispetto alla rete viaria nel quinquennio considerato. E' tutto il settore emiliano che registra percentuali superiori al dato medio comunale. Sotto il dato medio il versante romagnolo ed anche la città di Ferrara.

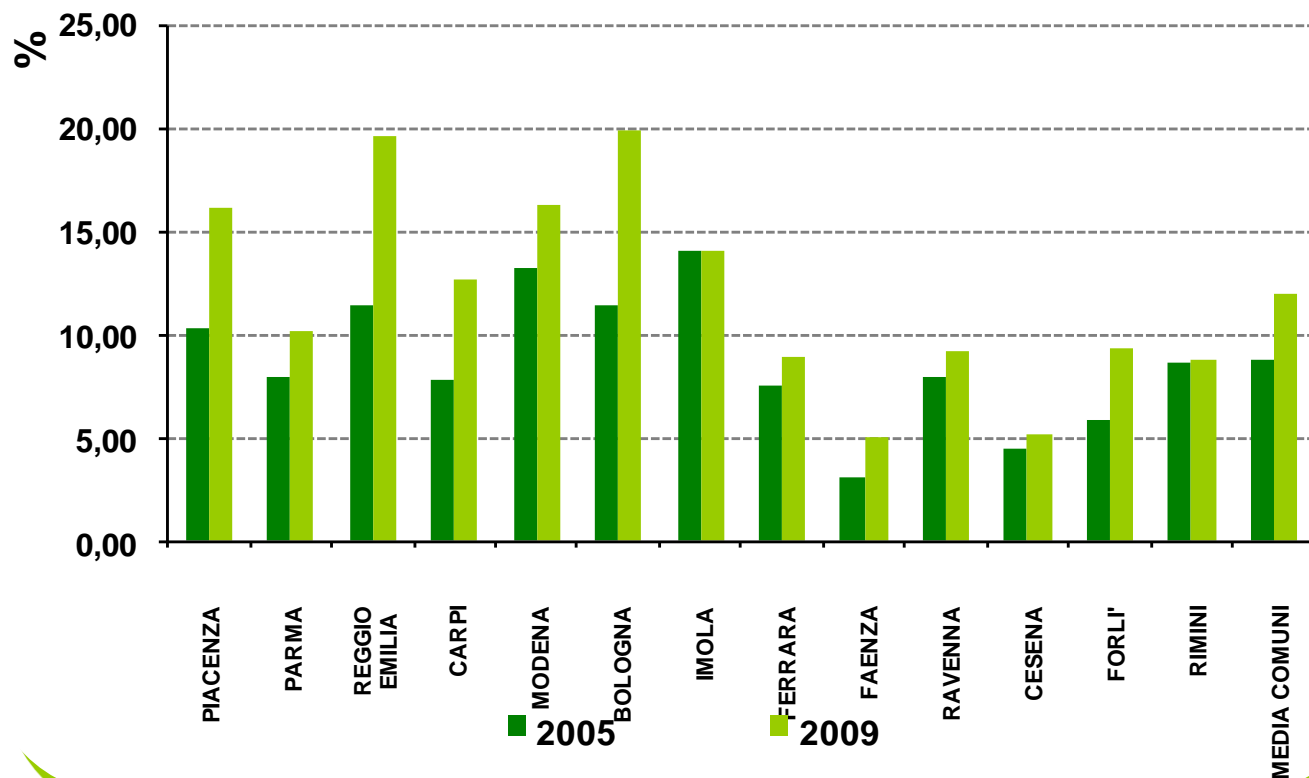
Il dato della rete viaria complessiva (escluso autostrade) è di fonte comunale, e rispettivamente assume i valori in km nel 2009: Piacenza 340, Parma 998, Reggio Emilia 797, Carpi 482, Modena 853, Bologna 700, Imola 399, Ferrara 1004, Faenza 632, Ravenna 1001, Cesena 1099, Forlì 886, Rimini 834.





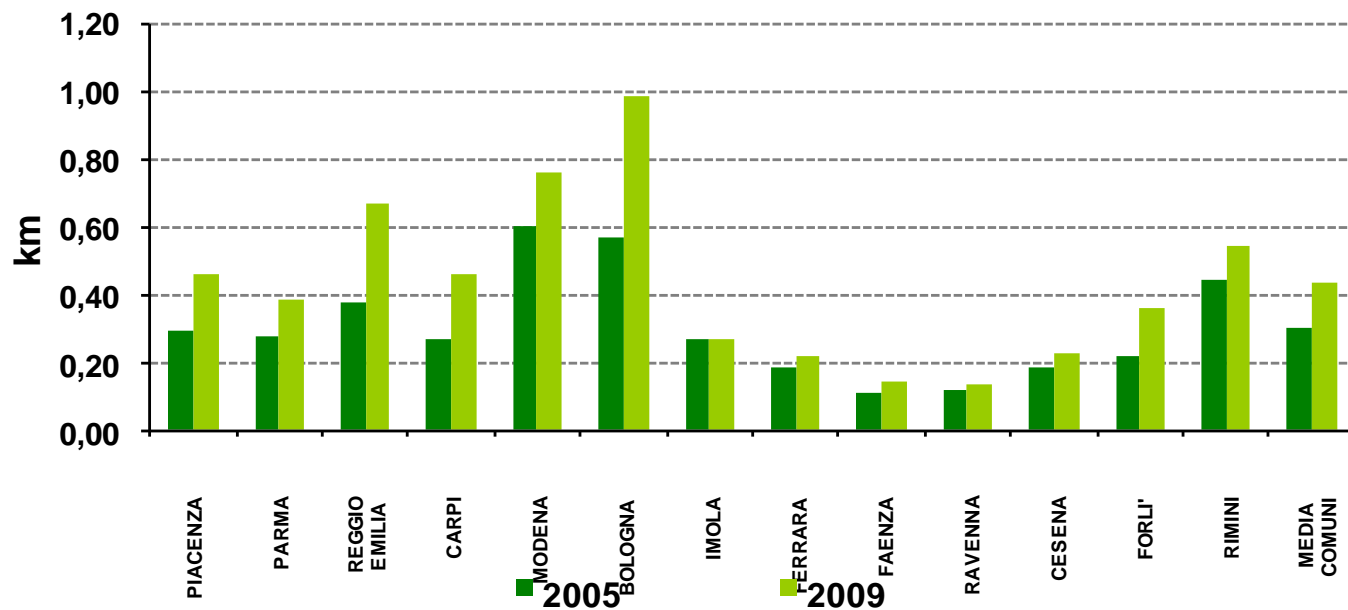
**Km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti
(Serie storiche 2000-2009)
Dati assoluti - Somma dei dati comunali**





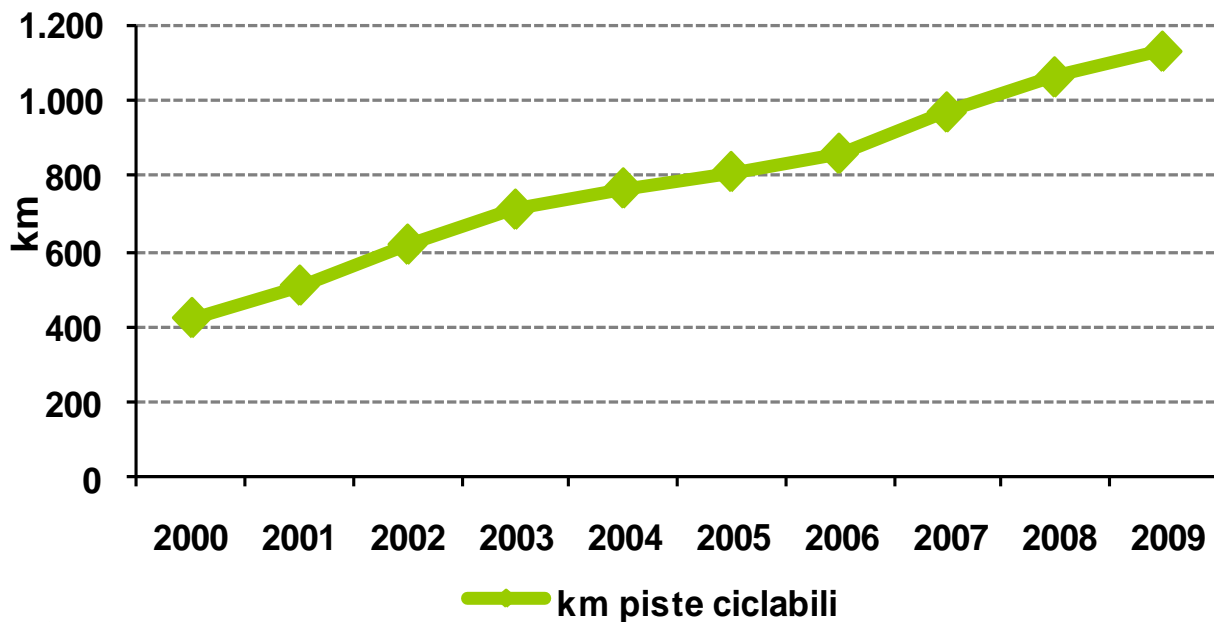
**% rete ciclabile sul totale di rete viaria
(Confronto 2005-2009)**





Km di rete ciclabile per kmq di superficie IC
(Confronto 2005-2009)





**Km di piste ciclabili nei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti
(Serie storiche 2000-2009)
Dati assoluti - Somma dei dati comunali**



Con il Protocollo d'intesa (sottoscritto il 12 giugno 2009 con Fiab, Legambiente, Uisp e Wwf), è stato creato un **“contenitore di governance”** per **“fare sistema”** a livello regionale con le realtà associative maggiormente impegnate nella sostenibilità ambientale e nel cambiamento dei comportamenti individuali a favore della mobilità lenta ed in particolare quella ciclopedonale.

- Migliorare l'accesso alle stazioni e ai luoghi di scambio modale
- Banca dati, linee guida e tavolo permanente per la mobilità ciclabile
- Adozione di politiche relative all'incremento dell'uso della bicicletta e promozione del bike-sharing nelle città
- Azioni di Mobility Management per percorsi casa-lavoro e casa-scuola
- Ricognizione delle ferrovie dismesse (L.366/98)



PROTOCOLLO D'INTESA TRA REGIONE EMILIA-ROMAGNA, R.F.I. SPA, PROVINCIA DI BOLOGNA, ED ALCUNI COMUNI PER LA REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE SULL'AREA DI SEDIME DELL'EX LINEA FERROVIARIA BOLOGNA-VERONA

Con la sottoscrizione del protocollo d'intesa in data 08/01/2010 tra R.F.I., Province di Bologna e Modena e **Comuni di Anzola dell'Emilia, Camposanto, Calderara, Crevalcore, Mirandola, Sala Bolognese, Sant'Agata Bolognese, San Felice sul Panaro, San Giovanni in Persiceto**, sono state avviate le azioni per consentire agli Enti locali coinvolti, di acquisire titolarità per procedere agli investimenti per la riqualificazione dell'area di sedime a percorso ciclopedonale e nello specifico:

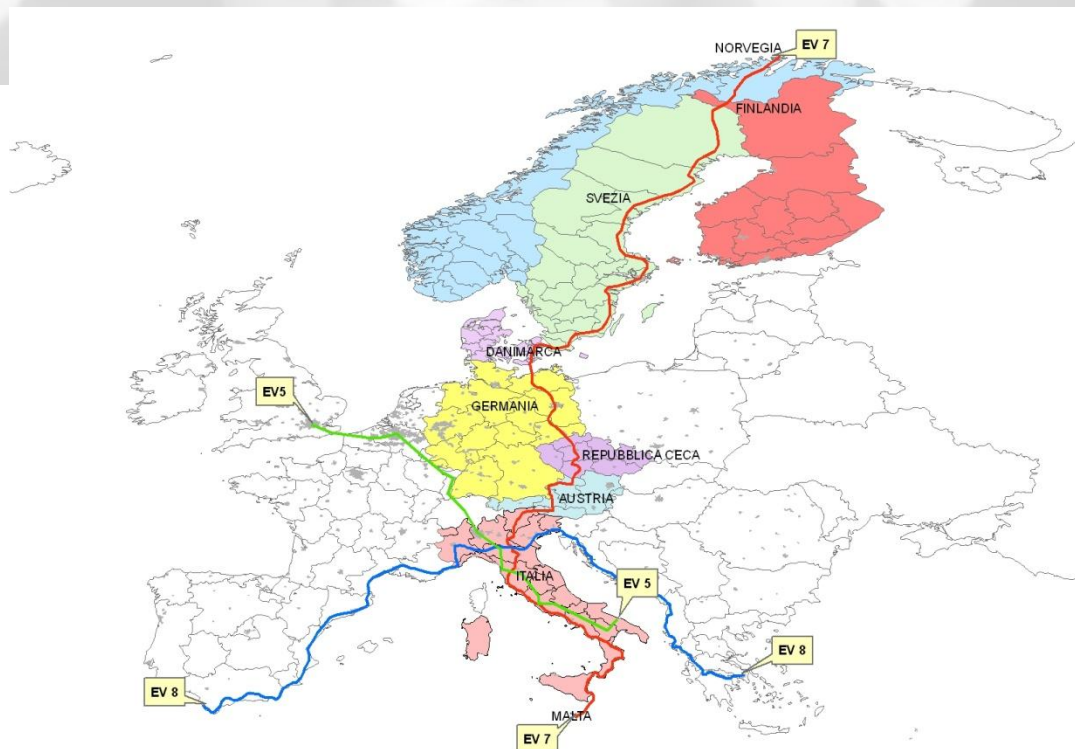
- sottoscrizione del Comodato d'uso gratuito tra le Province di Bologna e Modena e (Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) in data 05/03/2010, con i relativi sub comodati tra Province e Comuni;
- sottoscrizione del Verbale di consegna, in data 05/03/2010, tra le province di Bologna, Modena e R.F.I con il quale sono state rese disponibili effettivamente aree e manufatti, lungo l'ex linea ferroviaria;



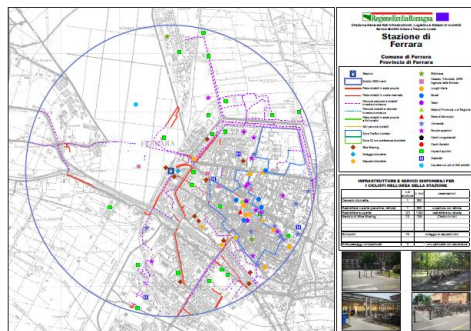
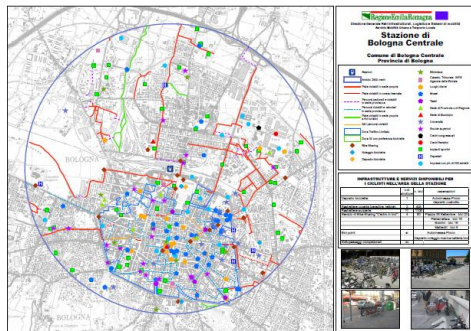
-sottoscrizione del Verbale di consegna tra le Province di Modena e Bologna ed i Comuni interessati in data 05/03/2010.

L'intervento pilota sul primo tratto dell'itinerario, da San Giovanni in Persiceto a Crevalcore è cofinanziato dalla Regione e dai Comuni coinvolti nell'ambito degli Accordi di Programma 2007-2010.

Attualmente sono in corso alcune verifiche per la creazione di un **network europeo** di ricerca di finanziamenti per la riqualificazione di un tratto dell'area di sedime del tracciato ferroviario dismesso nell'ambito del tracciato di **Eurovelo 7**.



53 le stazioni selezionate per maggiore frequentazione per disegnare lo scenario attuale dei servizi e della rete di infrastrutture che facilitano l'intermodalità treno-bici nell'ambito del raggio di 2,5 chilometri dalle stazioni ferroviarie.



L'Atlante dell'intermodalità bici-treno, implementa una banca dati regionale di monitoraggio della mobilità ciclopedonale sviluppando il tema dell'intermodalità bici-treno attraverso la restituzione della rete ciclopedonale, della localizzazione dei principali attrattori oltre che le strutture di noleggio e bike sharing presenti.

Il materiale elaborato in **coordinamento con Province e Comuni**, sarà pubblicato a breve sul sito regionale **MOKA-GIS** per la consultazione on line.



Alcuni dati raccolti nei 53 comuni analizzati:

1.000 chilometri di piste ciclabili corrispondenti all'estensione complessiva nell'intorno di raggio 2.5 km. dalle stazioni esaminate;

2,5 milioni di abitanti sono la relativa popolazione residente di cui circa 1,5 milioni risiedono entro i 2,5 chilometri dalla stazione più vicina;

13.185 posti bici allestiti in depositi e rastrelliere per parcheggiare le biciclette censiti all'interno o in prossimità delle stazioni, di cui circa 12.500 per bici di proprietà personale degli utenti, mentre risultano a disposizione del sistema dell'intermodalità treno-bici nei diversi sistemi urbani anche 600 mezzi per il bike-sharing;

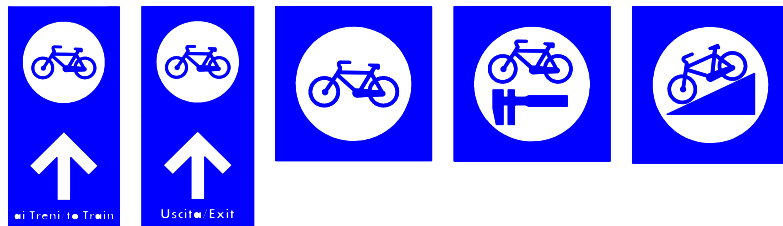
1.765 sono gli attrattori presenti nell'intorno dei 2,5 chilometri, comprendendo la gran parte degli attrattori di maggior rilievo culturale, economico e per lo sport/divertimento/tempo libero presenti in regione.



Qualificazione della segnaletica di orientamento all'interno delle stazioni ferroviarie con RF.1. s.p.a. e l'Associazione

E' stata approvata la Delibera di programmazione delle risorse regionali ed aggiudicata la gara per la fornitura di **151 nuovi pittogrammi, nelle stazioni di Reggio Emilia, Modena, Imola, Ravenna, Ferrara, Cesenatico e Rimini** che saranno installati da RFI.

In alcune stazioni R.F.I. inserirà delle canaline nelle rampe adeguate per dimensioni di sicurezza.



Il progetto pilota INTER-REGIO-RAIL, programma Central Europe, si focalizza sulla predisposizione di **carrozze ferroviarie per il carico di biciclette in occasione di eventi con un considerevole numero di ciclisti** con l'obiettivo di :

-dare corso alla definizione delle modalità operative per la **progettazione ed installazione di un adattamento temporaneo in un vano delle carrozze ferroviarie ATR 220, sostituendo stagionalmente 20 sedili con alloggiamenti per biciclette** e ripristinandoli con l'apertura delle scuole

-sperimentare nel 2011 nel territorio dell'asse **Sermide-Ferrara-Codigoro la possibilità di immettere in circolazione un rotabile**, già adattato in precedenza al trasporto di biciclette.



www.interegiorail.eu
info@interegiorail.eu



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND



Il Progetto "Percorsi sicuri casa-scuola" consiste in un'azione congiunta dell'Assessorato Mobilità e Trasporti e dall'Assessorato Ambiente per riqualificare i percorsi sicuri casa-scuola nei comuni capoluogo, facendo sistema tra la progettazione con metodologie partecipate, l'orientamento dei comportamenti individuali verso la mobilità ciclopedonale in ambito casa-scuola e l'approfondimento sui temi ambientali e di cittadinanza consapevole.

Sono state concluse le attività di natura educativa e partecipativa per la progettazione e la realizzazione degli interventi di riqualificazione e/o messa in sicurezza di percorsi pedonali casa-scuola.

Sono già stati assegnati i contributi regionali ai Comuni capoluogo **cofinanziamento di 500.000 euro complessivi** per la realizzazione degli interventi definiti dai laboratori.



Per un approfondimento delle tematiche presentate
consultare il sito www.mobiliter.eu

Grazie per l'attenzione

Servizio Mobilità Urbana e Trasporto locale
Viale Aldo Moro, 30 – 40127 Bologna

Tel. 051 5273815

Fax 051 5273833

pbassi@regione.emilia-romagna.it

