



COMUNE DI RAVENNA
SERVIZI DI REDAZIONE DI PIANI, STUDI DI MOBILITÀ E TRAFFICO
DELL'INTERO TERRITORIO DEL COMUNE DI RAVENNA



PUMS
RAVENNA
2022-2032

PUMS | DOCUMENTO DI SINTESI DELLE ATTIVITÀ DI PARTECIPAZIONE E COMUNICAZIONE

(A3.e)

MAGGIO 2022

CAPOGRUPPO MANDATARIA



MANDANTI

META
mobilità
economia
territorio
ambiente



Seconda di copertina

Cliente	Comune di Ravenna
Riferimento contratto	Rep. Fascicolo 2020/6.7/28 del 22/04/2021
NOME PROGETTO	Servizi di redazione di piani, studi di mobilità e traffico dell'intero territorio del Comune di Ravenna
NOME FILE	Ravenna_PUMS_Documento di sintesi della partecipazione
VERSIONE	1
DATA	31/05/2022

Classificazione del documento

Bozza	<input checked="" type="checkbox"/>	Finale	<input type="checkbox"/>	Riservato	<input checked="" type="checkbox"/>	Pubblico	<input type="checkbox"/>
-------	-------------------------------------	--------	--------------------------	-----------	-------------------------------------	----------	--------------------------

Autori	Daniela Mignani, Francesco Nanni Costa, Brancaccio Giuseppe, Eleonora Tu, Andrea Bardi (ITL)
Approvazione finale	Patrizia Malgieri (TRT)

Contatti mandataria

TRT Trasporti e Territorio
Via Rutilia 10/8
Milano - Italia
Tel: +39 02 57410380
E-mail: info@trt.it
Web: www.trt.it



Indice

ELENCO DEGLI ACRONIMI	5
PREMESSA	6
1 INTRODUZIONE	7
1.1 CHE COSA È IL PUMS.....	7
1.2 LINEE GUIDA EUROPEE E NAZIONALI	8
1.3 OBIETTIVI E STRATEGIE D'INTERVENTO	10
2 METODOLOGIA: LE FASI DEL PROCESSO PARTECIPATIVO E GLI ASPETTI RELATIVI ALLA COMUNICAZIONE	11
2.1 LA PARTECIPAZIONE NEL PUMS VIGENTE.....	11
2.2 APPROCCIO METODOLOGICO DEL PROCESSO PARTECIPATIVO	11
2.3 IDENTITÀ DEL PUMS DI RAVENNA	13
2.4 INFOGRAFICHE DELLE TEMATICHE DEL PUMS.....	13
2.5 COMUNICAZIONE ONLINE	14
2.5.1 Il sito del PUMS del Comune di Ravenna.....	14
2.5.2 Social network.....	16
2.5.3 Newsletter.....	18
3 FASE 1: AVVIO DEL PROCESSO PARTECIPATIVO	21
4 FASE 2: ASCOLTO DEL TERRITORIO	22
4.1 COINVOLGIMENTO DELLA POPOLAZIONE: IL SONDAGGIO ONLINE.....	22
4.1.1 Profilazione degli intervistati	24
4.1.2 Abitudini di mobilità.....	25
4.1.3 Pianificazione e criticità	25
4.1.4 Altre tematiche di interesse collettivo	26
4.2 IDENTIFICAZIONE E COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER.....	27
4.3 CONFRONTO CON GLI STAKEHOLDER: I FOCUS GROUP	28
4.3.1 Trasporto pubblico locale.....	31
4.3.2 City logistics	32
4.3.3 Mobilità ciclabile.....	33
4.3.4 Mobilità casa-lavoro	35
4.3.5 Logistica città-porto.....	37
4.3.6 Mobilità turistica (mobilità del litorale, parco marittimo, TPL)	38
4.3.7 Mobilità inclusiva	40
4.3.8 Centro storico (ZTL, aree di sosta, aree pedonali).....	43



4.3.9	Mobilità casa-scuola	45
5	FASE 3: ORIENTEERING STRATEGICO.....	48
5.1	ORGANIZZAZIONE DELLE EVIDENZE RACCOLTE NELLA FASE DI ASCOLTO DEL TERRITORIO.....	48
	Strategia 0 – Valorizzazione degli aspetti positivi legati ai cambiamenti eccezionali legati alla pandemia	49
	Strategia 1 - Integrazione tra politiche di mobilità, territoriali e ambientali	49
	Strategia 2 – Potenziamento infrastrutture e servizi TPL.....	50
	Strategia 3 – Perseguimento dello shift modale verso i modi di trasporto a minore impatto ambientale e sociale	50
	Strategia 4 – Revisione sistema della sosta	51
	Strategia 5.a. – Incremento della qualità dello spazio pubblico: Città accessibile a tutti	51
	Strategia 5.b. – Incremento della qualità dello spazio pubblico: città a rischio zero	51
	Strategia 6 – Riduzione della dipendenza dell'uso dell'auto.....	51
	Strategia 7 – Contributo al processo di decarbonizzazione del settore privato e pubblico/ aziendale	52
	Strategia 8 – Digitalizzazione del settore dei trasporti	52
	Strategia 9 – Sostegno allo sviluppo sostenibile della logistica e della portualità.....	52
	Strategia 10 – Ottimizzazione dei processi di distribuzione delle merci nell'ultimo miglio.....	53
5.2	RISULTATI DELLA FASE DI ASCOLTO: AGGIORNAMENTO DELLE STRATEGIE.....	53
5.3	VERSO GLI SCENARI DI PIANO: I TAVOLI TECNICI.....	55
5.3.1	Mobilità città-Porto	56
5.3.2	City logistics	56
5.3.3	Mobilità ciclabile.....	56
5.3.4	Assessorato Urbanistica.....	56
5.3.5	Progetti urbani.....	57
5.3.6	Lavori Pubblici e Progetti PNRR.....	57
5.3.7	Ambiente.....	57
5.3.8	Assessorato Mobilità.....	58
5.3.9	Sosta	58
5.3.10	Mobilità ciclabile (2).....	58
5.3.11	Provincia Ravenna.....	58
5.3.12	Regione Emilia-Romagna.....	59
5.3.13	Incontro stazione-Darsena.....	59
5.3.14	Ferroviario.....	59
5.3.15	TPL.....	59
6	CONSIDERAZIONI DI RIEPILOGO E DIVULGAZIONE DEI RISULTATI.....	61
	SITOGRAFIA	64



Elenco degli acronimi

Acronimo	Nome per esteso
ARPAE	Agenzia Regionale per la Prevenzione e l'Ambiente dell'Emilia-Romagna
CEAS	Centro di Educazione alla Sostenibilità
FG	Focus group
FIAB	Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
MM	Mobility manager
PAESC	Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima
PAIR	Piano Aria Integrato regionale
PAU	Piano accessibilità urbana
PCU	Piano circolazione urbana
PEBA	Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche
PFTE	Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica
PGTU	Piano generale del traffico urbano
PNRR	Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
PRIT	Piano regionale integrato dei trasporti
PSCL	Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro
PSCS	Piano degli Spostamenti Casa-Scuola
PTAV	Piano Territoriale di Area Vasta
PTCP	Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale
PTOP	Programma Triennale delle Opere Pubbliche
PTP	Piano del Trasporto Pubblico
PUA	Piano urbanistico attuativo
PUG	Piano urbanistico generale
PUMS	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
TPL	Trasporto pubblico locale
TPS	Trasporto pubblico scolastico
TT	Tavolo tecnico
ZPRU	Zone a particolare rilevanza urbanistica
ZTL	Zona a traffico limitato



Premessa

Lo scopo del presente documento, dal titolo “Documento di sintesi delle attività di partecipazione e comunicazione”, è di esporre e offrire un riepilogo dell’intero processo di partecipazione, comunicazione e delle iniziative di coinvolgimento della popolazione e delle parti interessate, nell’ambito dell’aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Ravenna 2022-2032.

Il gruppo di lavoro, avente per capogruppo TRT (Trasporti e Territorio) e costituito da META (Mobilità, Economia, Territorio, Ambiente), Fondazione ITL (Istituto sui Trasporti e la Logistica), con la consulenza specialistica di AIRIS, è stato affiancato per tutta la durata del processo partecipativo dai tecnici del Comune di Ravenna, in particolare dai rappresentanti degli uffici di Mobilità, Viabilità e Pianificazione.

Il PUMS è un piano strategico che si basa sugli strumenti di pianificazione esistenti e tiene in debita considerazione i principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare, oggi e domani, le necessità di mobilità delle persone e delle merci con l’obiettivo di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro dintorni¹. Le linee guida dei PUMS messe a punto in sede europea² sottolineano che uno degli elementi cardine del PUMS stesso sia un approccio partecipativo che coinvolga la comunità locale, dalla fase di condivisione del piano conoscitivo fino alla definizione degli indirizzi e le scelte. Mettendo al centro le persone e i cittadini, imprescindibili protagonisti di questa fase, l’importanza della comunicazione e dei processi di coinvolgimento acquisiscono quindi un ruolo fondamentale per dialogare in modo costruttivo con il territorio. Particolare attenzione è stata inoltre rivolta verso i portatori d’interesse che, con la loro attività, prospettiva e conoscenza profonda e diversificata del territorio giocano un ruolo cruciale per tutto il Comune di Ravenna.

Tanto gli aspetti legati alla comunicazione delle attività in corso, quanto quelli inerenti all’ascolto delle esigenze del territorio, sono descritti e analizzati nei seguenti capitoli. A una breve introduzione sul PUMS nel suo complesso, seguono, nell’ordine, la nota metodologica e la presentazione dei risultati e delle evidenze di ciascuna fase del processo partecipativo.

¹ <https://www.osservatoriopums.it/il-pums>

² <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>



1 Introduzione

1.1 Che cosa è il PUMS

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) o Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP in inglese) è uno strumento di pianificazione territoriale di lungo periodo destinato a promuovere una mobilità efficiente e conseguire obiettivi legati alla tutela del patrimonio storico, culturale, ambientale e della qualità della vita dei cittadini. Il Comune di Ravenna si è già dotato di un PUMS approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 9 del 29/01/2019, e attualmente è in corso l'aggiornamento del PUMS secondo le nuove Linee Guida elaborate dall'Unione Europea. Nella fattispecie, si tratta di un piano strategico partecipato, a valenza decennale, che delinea le strategie da tradurre gradualmente in azioni, necessarie a rispettare anche il dettato del Piano Aria Integrato Regionale. Il PUMS si integra e costruisce su piani già esistenti, estendendone i contenuti e integrando le best practices di pianificazione. Gli obiettivi del Piano sono articolati in azioni riguardanti il futuro della mobilità sostenibile.

Nel ciclo di pianificazione del PUMS, il processo di pianificazione è complesso ma viene comunemente rappresentato come riportato in Figura 1-1. Le tappe presentate nel ciclo di pianificazione della mobilità sostenibile si adeguano alle situazioni specifiche del territorio e, nel caso dell'aggiornamento di un PUMS esistente, è importante re-iterare alcune tappe fondamentali come la partecipazione per fornire l'immagine più aggiornata possibile del contesto esistente. Come si noterà, il coinvolgimento degli stakeholders è presente in più tappe. Il processo di comunicazione e partecipativo esplicito in questo documento si propone quindi non si ripercorrere minuziosamente le tappe, ma piuttosto di fornire i contributi necessari per le altre attività di aggiornamento del PUMS del Comune di Ravenna.



Questo simbolo un punto di coinvolgimento politico durante il processo relativo al PUMS

Figura 1-1 Le 12 tappe della pianificazione della mobilità urbana sostenibile

Fonte: ELTIS



1.2 Linee guida europee e nazionali

A livello europeo, le linee guida per la redazione di un PUMS sono state pubblicate da ELTIS. La prima versione di queste linee guida (successivamente aggiornata) è stata redatta nel 2013, in parallelo allo sviluppo sistematico della politica di mobilità urbana della Commissione europea, che ha pubblicato il Pacchetto per la mobilità urbana contenente una definizione del concetto di PUMS.

La normativa italiana, con il DM 396/2019, ha recepito i criteri delle linee guida, definendo i macro-obiettivi del PUMS aggregati in quattro aree di interesse:

- A. Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità
- B. Sostenibilità energetica e ambientale
- C. Sicurezza della mobilità stradale
- D. Sostenibilità socioeconomica

La seguente tabella illustra come ogni area di interesse sia ulteriormente articolata in una serie di macro-obiettivi, a ciascuno dei quali corrisponde una serie di indicatori per la valutazione delle misure intraprese.

Tabella 1-1 Macro-obiettivi del PUMS

AREA D'INTERESSE	MACRO-OBIETTIVO	INDICATORE
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.1. Miglioramento del TPL	Aumento dei passeggeri trasportati
	a.2. Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autovettura
		% di spostamenti sulla rete integrata del TPL
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo (mezzo privato)
		% di spostamenti in bicicletta (mezzo privato)
		% di spostamenti a piedi
	a.3. Riduzione della congestione	Riduzione della congestione - Rete primaria
	a.4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	Miglioramento della accessibilità di persone - TPL
		Miglioramento della accessibilità di persone - Sharing
		Miglioramento accessibilità persone servizi mobilità taxi e NCC
		Accessibilità - pooling
		Miglioramento della accessibilità sostenibile delle merci
		Sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli (accessi a pagamento ZTL) premiale di un ultimo miglio ecosostenibile
	a.5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio	Previsioni urbanistiche servite da un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza



	a.6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano Miglioramento della qualità architettonica delle infrastrutture
B) Sostenibilità energetica e ambientale	b.1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi da combustibili alternativi	Consumo annuo di carburante pro capite
	b.2. Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni annue di NOx da traffico veicolare pro capite
		Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite
		Emissioni annue di PM2,5 da traffico veicolare pro capite
		Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite
		Numero ore di sfioramento limiti europei NO2
		Numero di giorni di sfioramento limiti europei PM10
b.3. Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	
C) Sicurezza della mobilità stradale	c.1. Riduzione dell'incidentalità stradale	Tasso di incidentalità stradale
	c.2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	Indice di mortalità stradale
		Indice di lesività stradale
	c.3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	Tasso di mortalità per incidente stradale
		Tasso di lesività per incidente stradale
	c.4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli
Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli		
D) Sostenibilità socioeconomica	d.1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	Accessibilità stazioni: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere
		Accessibilità parcheggi di scambio: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere
		Accessibilità parco mezzi: presenza dotazioni di ausilio in vettura a superamento delle barriere
	d.2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Livello di soddisfazione per il sistema di mobilità urbana con focus su Utente debole (pedoni, disabili, anziani, bambini)
	d.3. Aumento del tasso di occupazione	Tasso di occupazione
	d.4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	Riduzione tasso di motorizzazione
		Azioni di mobility management



1.3 Obiettivi e strategie d'intervento

Sovrapponendo i macro-obiettivi di un PUMS con le caratteristiche del contesto ravennate, le linee guida sopracitate vengono tradotte in una serie di strategie volte a definire gli ambiti su cui andare a veicolare le azioni previste dall'aggiornamento del PUMS del Comune di Ravenna 2022-2032. Tali ambiti spaziano dal trasporto pubblico locale (TPL), alla logistica, passando per il sistema della sosta e, più in generale, all'utilizzo delle automobili e mezzi privati. Particolare attenzione è sempre rivolta alla sostenibilità complessiva del sistema, intesa in primis come decarbonizzazione e progressiva diminuzione delle emissioni del settore dei trasporti per contribuire agli obiettivi comunitari e nazionali. Tuttavia, è anche importante osservare che, come emergerà da questo report, è essenziale co-progettare un percorso condiviso per raggiungere gradualmente gli obiettivi di decarbonizzazione.

Nella seguente tabella vengono riepilogate le undici strategie in questione, così come definite a valle dell'analisi del quadro conoscitivo. Tali strategie, confermate in linea di principio, sono state aggiornate alla luce delle suggestioni emerse durante il processo di partecipazione. Nel paragrafo 5.2 è possibile trovarne la versione aggiornata ed estesa.

Tabella 1-2: Strategie dell'aggiornamento del PUMS di Ravenna

Strategia	Testo
Strategia 0	Valorizzazione degli aspetti positivi legati ai cambiamenti eccezionali legati alla pandemia
Strategia 1	Integrazione tra politiche di mobilità, territoriali e ambientali
Strategia 2	Potenziamento infrastrutture e servizi TPL
Strategia 3	Perseguimento dello shift modale verso i modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale
Strategia 4	Revisione sistema della sosta
Strategia 5	Incremento della qualità dello spazio pubblico
Strategia 6	Riduzione della dipendenza dell'uso dell'auto
Strategia 7	Contributo al processo di decarbonizzazione del settore privato (es. auto elettriche) e pubblico/ aziendale
Strategia 8	Digitalizzazione del settore dei trasporti
Strategia 9	Sostegno allo sviluppo sostenibile della logistica e della portualità
Strategia 10	Ottimizzazione dei processi di distribuzione delle merci nell'ultimo miglio



2 Metodologia: le fasi del processo partecipativo e gli aspetti relativi alla comunicazione

2.1 La partecipazione nel PUMS vigente

Essendo il coinvolgimento della popolazione e degli stakeholder un perno sul quale si fonda il processo di redazione di un PUMS, già nel Piano in vigore si erano definiti diversi momenti per l'inclusione dei cittadini e dei portatori di interessi durante la definizione dello stesso.

Essendo il piano vigente la prima esperienza di avvio di un PUMS sul territorio, il processo partecipativo ha dato ampio spazio alla fase di informazione verso i cittadini, al fine di sensibilizzarli e coinvolgerli nella definizione del Piano attraverso un nuovo approccio. A tale scopo l'Amministrazione ha dato vita ad un gruppo di lavoro intersettoriale con i referenti dei diversi ambiti interessati, così da poter avere il più ampio riscontro in termini di competenze per le specifiche tematiche oggetto del confronto con i cittadini e i portatori di interesse.

Tra gli stakeholder intervenuti figuravano:

- Enti pubblici;
- Aziende operanti nel settore del TPL;
- Istituzioni scolastiche e universitarie;
- Associazioni di categoria;
- Imprese/aziende;
- Rappresentanze dei lavoratori;
- Associazioni culturali e sportive.

Nel PUMS in vigore, il percorso di partecipazione era stato così articolato: all'indagine online erano seguiti i focus group, ossia una serie di incontri mirati proprio al coinvolgimento degli stakeholder. Una specifica iniziativa dal titolo LIFE GIOCONDA (i GIOvani CONtano Nelle Decisioni su Ambiente e salute)³ era stata intrapresa per l'ascolto e la partecipazione attiva dei giovani. Dei workshop erano poi stati organizzati per trattare tematiche di particolare interesse, come il TPL (Trasporto Pubblico Locale), la ZTL (Zona a Traffico Limitato), l'accessibilità, la salute, l'ambiente e la pedonalità. Infine, l'organizzazione dei "World café" ha dato avvio a una fase di co-progettazione su alcuni temi, tra i quali il TPL, la mobilità ciclabile e la regolamentazione della sosta.

2.2 Approccio metodologico del processo partecipativo

La scelta metodologica effettuata per la pianificazione del processo di partecipazione del nuovo PUMS (2022-2032) di Ravenna, alla luce di un confronto con l'Amministrazione e della volontà di valorizzare le esperienze effettuate in precedenza, ha posto al centro del processo il coinvolgimento degli stakeholder, pur mantenendo un filo diretto anche con la cittadinanza. Infatti, la continuativa attività di comunicazione e informazione - attraverso diversi canali mediatici e di informazione - che ha fornito un supporto fondamentale, anche in considerazione del protrarsi del periodo pandemico.

La partecipazione e comunicazione hanno accompagnato tutte le attività di redazione dei piani, studi di mobilità e traffico dell'intero territorio del Comune di Ravenna. Di seguito (Figura 2-1) vengono dettagliate la

³ <https://www.comune.ra.it/aree-tematiche/ambiente-e-animati/ambiente-e-territorio/ceas/argomenti/progetti-iniziativa-campagne/scuole-e-cittadinanza/progetto-life-gioconda/>



definizione della metodologia e gli elementi caratterizzanti del processo partecipativo del PUMS, del PGTU e del Piano del TPL.



Figura 2-1 Metodologia del processo partecipativo nell'aggiornamento del PUMS del Comune di Ravenna

Lo scopo del processo partecipativo e contestualmente della costruzione del quadro conoscitivo è quello di attuare metodi in grado di mettere in evidenza tematiche rilevanti e criticità segnalate da cittadini, stakeholder, uffici dell'Amministrazione e Consigli territoriali, per affrontare poi la definizione degli obiettivi del PUMS, del PGTU e del Piano del TPL, la loro articolazione e analisi, per giungere alla redazione dei Piani.

Il processo partecipativo di accompagnamento del PUMS, del PGTU e del Piano del TPL si è articolato in cinque fasi:

- l'avvio del processo partecipativo (o fase di start up);
- l'ascolto del territorio;
- l'orienteeering strategico;
- l'elaborazione delle sintesi finali e presentazione pubblica dei risultati;
- La presentazione dei risultati.

Durante l'intero processo partecipativo è stato adottato il metodo del "dialogo strutturato tra stakeholder e cittadini", basato sull'uso combinato di tecniche di dialogo di gruppo, stimulate attraverso appositi input di discussione e forme qualitative di analisi multicriteria. Inoltre, ogni fase del processo di coinvolgimento è stata opportunamente comunicata attraverso molteplici canali, quali comunicati stampa, la Pagina web del PUMS all'interno del sito del Comune di Ravenna, la newsletter del Comune di Ravenna, e i canali social (pagina Facebook del Comune di Ravenna e LinkedIn). Maggiori dettagli sono riportati nel capitolo 2.5 Comunicazione online.

Dal punto di vista metodologico, è opportuno sottolineare che tutte le fasi sono state adattate al contesto dato della pandemia di SARS-CoV-2 e ne sono state naturalmente influenzate. In particolare, si sottolinea che sia l'alternarsi di restrizioni e di picchi di casi COVID-19 nel corso dell'anno 2021, sia i lockdown del 2020 hanno generato una inevitabile preoccupazione e ricordo ben impresso nell'esperienza dei cittadini e degli stakeholder. L'introduzione e successiva obbligatorietà della Certificazione verde COVID-19 (EU digital COVID certificate, o green pass) ha inoltre causato ulteriori situazioni di tensione e agitazioni da parte di alcune categorie, determinando disagi per gli utenti del trasporto pubblico. Dal punto di vista metodologico, queste considerazioni sono essenziali per interpretare e contestualizzare i risultati raccolti, ma anche per



comprendere eventuali adattamenti che sono stati attuati in risposta alle situazioni contingenti susseguites durante il percorso di partecipazione.

2.3 Identità del PUMS di Ravenna

L'elemento identitario del PUMS diviene qualcosa di imprescindibile per favorirne una immediata riconoscibilità ed una riconduzione ai temi che lo contraddistinguono. Il logo, le infografiche e i materiali di comunicazione costituiscono le rappresentazioni grazie alle quali vengono attribuite riconoscibilità e visibilità al PUMS. Il logo dell'aggiornamento del PUMS riprende la grafica precedentemente utilizzata, con l'inserimento dell'arco temporale di riferimento del nuovo PUMS (2022-2032). I petali del fiore del logo rappresentano una mappa dei territori che compongono la città di Ravenna, i colori sono evocativi delle tematiche affrontate dal PUMS, e coincidono con quelli delle infografiche. Il mantenimento dell'immagine del PUMS è stato dettato da due considerazioni: 1) segnare la continuità tra il PUMS vigente e il suo aggiornamento (in corso); 2) non disperdere il patrimonio di strumenti di comunicazione che l'Amministrazione di Ravenna ha sviluppato nel corso di questi anni (video, flyer, ecc.).



Figura 2-2: Logo nell'aggiornamento del PUMS del Comune di Ravenna

Fonte: Comune di Ravenna

2.4 Infografiche delle tematiche del PUMS

Le infografiche, realizzate per la comunicazione del PUMS attualmente in vigore, sono state riprese nella stessa logica di continuità descritta per il logo. A ciascuna tematica del PUMS (trasporto pubblico, accessibilità, ZTL, ecc.) è assegnato un colore del fiore che compone il logo PUMS. Sono state quindi adottate le immagini distintive già prodotte durante la fase di promozione del PUMS vigente, favorendo l'elemento della riconoscibilità grafica e della simbologia che contraddistingue le azioni promosse dall'Amministrazione sul tema, "Ravenna il mosaico della mobilità sostenibile, muoversi meglio per vivere meglio".

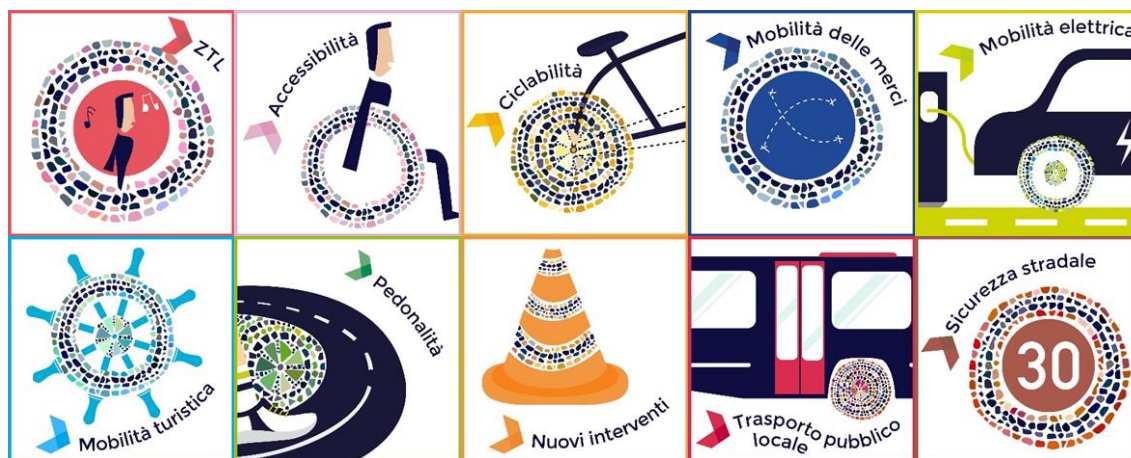


Figura 2-3 Infografica delle tematiche del PUMS del Comune di Ravenna

Fonte: Comune di Ravenna

2.5 Comunicazione online

Il ruolo della comunicazione online ha rivestito in questo particolare periodo di aggiornamento del PUMS una funzione fondamentale per aggiornare e tenere informati i cittadini e i portatori di interesse sulle varie fasi di avanzamento e sviluppo del percorso, cercando di intercettare tutti i target di popolazione anche attraverso i canali di comunicazione di uso comune (es. social network). Gli strumenti utilizzati sono stati diversi e vengono illustrati nelle pagine che seguono.

2.5.1 Il sito del PUMS del Comune di Ravenna

Le pagine web dedicati a PUMS presenti all'interno del sito del comune di Ravenna hanno rappresentato il punto di riferimento per la comunicazione e per rendere pubblica la documentazione delle fasi di avanzamento del percorso di partecipazione e redazione del PUMS. Tali pagine sono presenti nella sezione "Mobilità, viabilità e trasporti".

Nel corso dell'aggiornamento del PUMS, le pagine dedicate e le sezioni presente sono state ri-organizzate in modo da presentare nella maniera più chiara e logica le informazioni, la documentazione e le iniziative a disposizione e permettere la migliore fruizione da parte del pubblico dei documenti prodotti, in totale trasparenza.

In particolare, sono state aggiornate l'immagine iniziale, la descrizione del PUMS e la sezione notizie.



Figura 2-4 Pagina iniziale del sito dedicato alla PUMS di Ravenna, dove è evidenziata la presenza dei nuovi loghi e infografica

Fonte: Sito web del Comune di Ravenna



Figura 2-5 Sezione "Notizie" del PUMS, in cui sono evidenziate diverse sottosezioni contenenti i documenti del PUMS in vigore e l'aggiornamento

Fonte: Sito web del Comune di Ravenna



In particolare, nella sezione PUMS 2032 sono reperibili tutte le informazioni e i documenti pubblici del processo partecipativo, organizzati per evento (Figura 2-6).

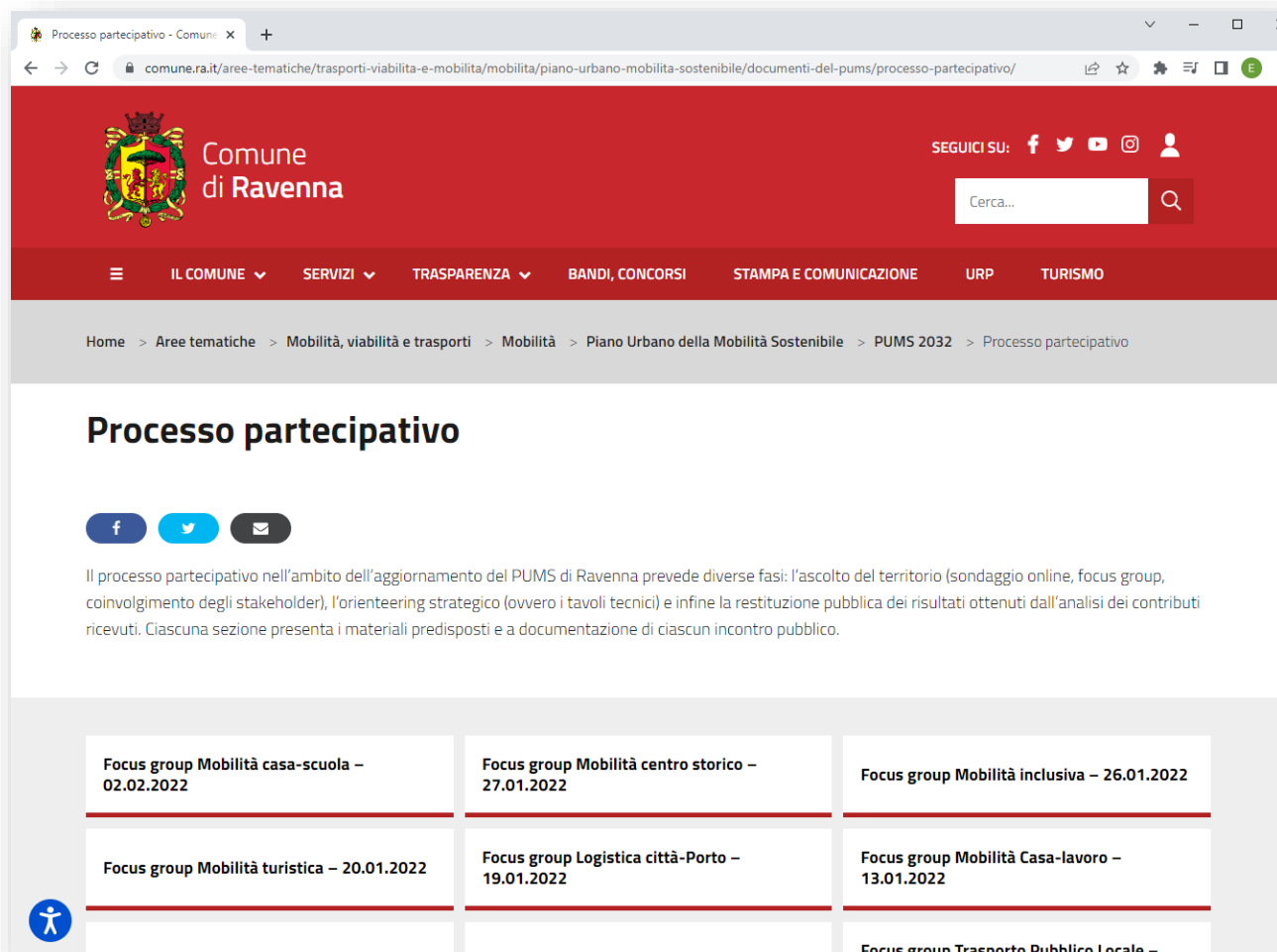


Figura 2-6 Sezioni del sito del PUMS di Ravenna dedicate al processo partecipativo

Fonte: Sito web del Comune di Ravenna

2.5.2 Social network

La comunicazione delle attività legate all'aggiornamento del PUMS è avvenuta anche attraverso i social network. I diversi social permettono infatti di raggiungere diverse fasce e gruppi della popolazione. Facebook è il canale social più diffuso al mondo e in Italia, e usato regolarmente da utenti con un ampio spettro di età, anche se la maggior parte degli utenti è nella fascia under 35. LinkedIn è un social network dedicato alle relazioni professionali che include parte della popolazione lavorativamente attiva e le aziende; infine, Twitter è un social network improntato alle notizie e al microblogging, usato maggiormente da utenti in una fascia d'età maggiore rispetto a Facebook.



Già per il PUMS in vigore, una pagina dal titolo “PUMS Città di Ravenna” era stata creata su Facebook⁴, mentre su Twitter le notizie sono condivise attraverso il profilo istituzione del Comune di Ravenna (@Comunediravenna). Inoltre, il gruppo di lavoro ha veicolato attraverso i propri canali LinkedIn gli aggiornamenti necessari.



Figura 2-7 Pagina Facebook "PUMS Città di Ravenna"

Fonte: Pagina Facebook del PUMS di Ravenna

Il Comune di Ravenna non è dotato di un profilo LinkedIn ma il gruppo di lavoro ha condiviso le notizie presenti sul sito con il proprio network di professionisti per dare visibilità ed evidenza del processo partecipativo.

⁴ <https://www.facebook.com/PUMSRavenna>

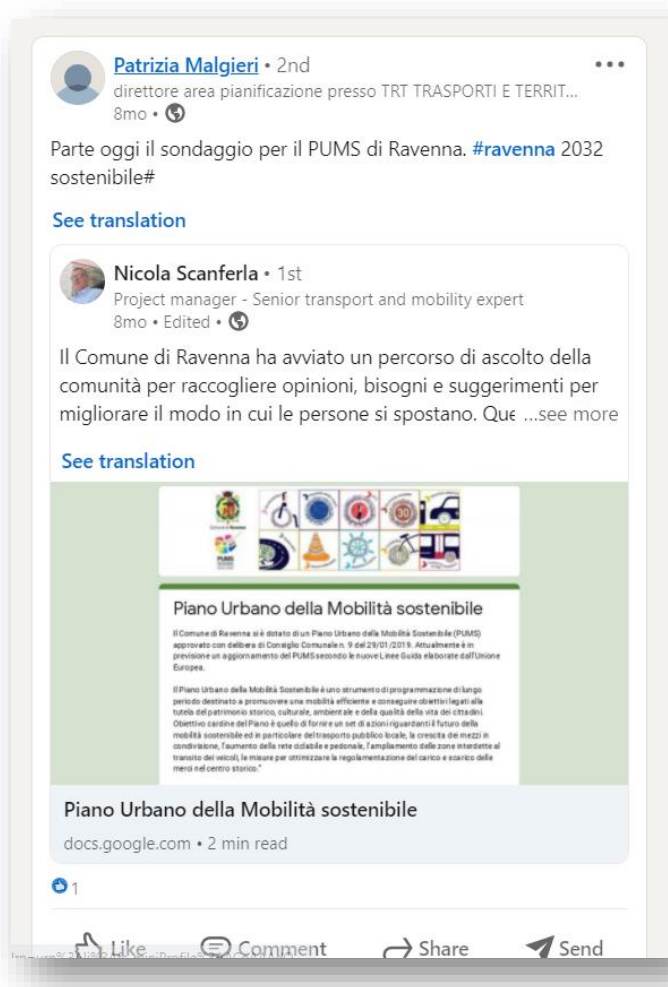


Figura 2-8 Esempio di post su LinkedIn relativo al PUMS di Ravenna

Fonte: LinkedIn

2.5.3 Newsletter

Le newsletter, gestite direttamente dal Comune di Ravenna, sono state uno strumento prezioso per veicolare messaggi e mantenere alta l'attenzione sulle attività locali del PUMS. La newsletter non è uno strumento specifico per il PUMS, ma al suo interno (come mostrato nelle figure seguenti) include delle notizie particolarmente rilevanti o importanti.



Figura 2-9 Notizia relativa al PUMS, Newsletter del Comune di Ravenna numero 26 - Luglio 2021

Fonte: Sito web del Comune di Ravenna



Figura 2-10 Notizia relativa al PUMS, Newsletter del Comune di Ravenna Numero 44 - Dicembre 2021

Fonte: Sito web del Comune di Ravenna



Figura 2-11 Notizia relativa al PUMS, Newsletter del Comune di Ravenna Numero 33 - Settembre 2021

Fonte: Sito web del Comune di Ravenna



Figura 2-12 Notizia relativa al PUMS, Newsletter del Comune di Ravenna Numero 37 - Ottobre 2021

Fonte: Sito web del Comune di Ravenna



3 Fase 1: Avvio del processo partecipativo

L'avvio del processo di partecipazione del PUMS ha avuto luogo il 24 luglio 2021, secondo il piano definito dal Comune di Ravenna. Questa fase iniziale del processo è stata inevitabilmente condizionata dalla situazione pandemica, che ha impedito la realizzazione di un evento pubblico in presenza. Ciò nonostante, il lancio delle attività per la realizzazione del piano e la definizione del percorso di partecipazione sono state divulgate dall'Amministrazione a mezzo stampa e riprese da più testate (Figura 3-1).

“Muoversi meglio per vivere meglio”. Con questo principio nel 2019 era stato approvato il PUMS del Comune di Ravenna in linea con gli indirizzi ministeriali nazionali. Il PUMS delineava la visione e le strategie, da tradurre gradualmente in azioni, per rendere la mobilità di persone e merci sostenibile negli anni a venire. Rappresentava, quindi, già l'espressione di una delle priorità del Comune di Ravenna, ovvero quella di migliorare la vivibilità della città innalzando la qualità della vita con azioni di trasporto sostenibile. Con l'avvio dell'aggiornamento del PUMS, l'Amministrazione conferma la volontà di migliorare ulteriormente la mobilità sostenibile nel contesto di Ravenna. Per poter attuare tale obiettivo, diviene fondamentale l'ascolto della cittadinanza che, come dichiarato dall'Assessore alla Mobilità, viene coinvolta con diversi strumenti affinché la nuova mobilità sia condivisa.

Mobilità del futuro a Ravenna: partono i lavori per PUMS, piano del traffico e del trasporto pubblico

Al via i lavori per l'aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, del Piano Generale del Traffico Urbano e del Piano del Trasporto Pubblico di Linea. La cittadinanza sarà coinvolta per delineare la mobilità del futuro

Al via i lavori per l'aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



Nicola Scanferla • 1°
Project manager - Senior transport and mobility expert
10m •

Muoversi meglio per vivere meglio

Il Comune di Ravenna ha avviato le attività che porteranno all'aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), in maniera congiunta con altri piani chiave della mobilità a favore dell'intero territorio comunale. Si tratta di un progetto complesso, articolato in una pluralità di attività, che riordina gli strumenti della pianificazione di settore della città di Ravenna.



Figura 3-1 Notizie sull'avvio del processo partecipativo

Fonti: Sito web del Comune di Ravenna; Ravennanotizie.it; LinkedIn; ravennawebtv.it



4 Fase 2: Ascolto del territorio

Come già descritto nei paragrafi precedenti, tra gli aspetti più importanti del processo partecipativo, oltre alla comunicazione, vi è l'ascolto del punto di vista di cittadini e stakeholder, ossia di coloro che meglio conoscono la realtà di Ravenna. Questa fase di ascolto si articola in due passaggi: raccogliere indicazioni sulle criticità più rilevanti della mobilità ravennate, e capire quali dovrebbero essere gli interventi prioritari per l'Amministrazione. Giocano un ruolo chiave l'eterogeneità delle competenze degli stakeholder coinvolti nei focus group, le tante tematiche toccate, e la diversità dei soggetti raggiunti con il questionario online.

Nella fase di ascolto del territorio, ciascuno stakeholder ha potuto offrire la propria opinione ed osservazioni: dal turista estivo al lavoratore, dallo studente al pensionato, dalle associazioni per la salvaguardia ambientale alle organizzazioni per le imprese.

Nella sezione seguente sono riassunti gli esiti del sondaggio online alla popolazione e gli incontri dedicati al coinvolgimento degli stakeholder su alcune specifiche materie d'interesse.

4.1 Coinvolgimento della popolazione: il sondaggio online

La prima fase del processo di partecipazione è stata rivolta al coinvolgimento dei cittadini ed ha preso avvio con la pubblicazione di un'indagine online sui principali temi legati al settore dei trasporti e della mobilità di interesse per la città di Ravenna. A tale scopo è stato predisposto un questionario articolato in tre sezioni, attraverso il quale i rispondenti hanno potuto esprimere la loro opinione sulle principali criticità riscontrate nel quotidiano sui temi della mobilità e indicare, dal loro punto di vista, quali tematiche il Comune dovrebbe considerare prioritarie nella pianificazione della mobilità sostenibile del prossimo decennio.

Il questionario è stato pubblicato nella sezione dedicata al PUMS del sito internet del Comune di Ravenna e ha permesso a cittadini e frequentatori della città (per motivi di studio, lavoro o turistico) di esprimere la loro opinione sui diversi temi oggetto dell'indagine. L'indagine è stata aperta per oltre un mese, da mercoledì 15 settembre a mercoledì 27 ottobre 2021, consentendo a cittadini e frequentatori di Ravenna di far conoscere la propria opinione.

Al fine di poter catturare un soddisfacente numero di riscontri è stata data un'adeguata promozione all'indagine tramite gli appositi canali informatici. Il questionario è stato infatti più volte ripreso dai canali social e dalla newsletter del Comune di Ravenna, oltre che da comunicati stampa e dai giornali locali che hanno contribuito alla sua diffusione. Lo stesso è stato inviato ad istituzioni ed associazioni interessate direttamente dai temi della mobilità sostenibile che ne hanno promosso a loro volta la compilazione tra i propri iscritti. Al termine del periodo di pubblicazione si sono raccolti in totale 426 risposte.



Figura 4-1: Pagina iniziale del sondaggio online alla popolazione

Le tre suddette sezioni sono: profilazione degli intervistati, abitudini di mobilità e opinione dei cittadini. Più precisamente, la terza sezione può essere bipartita: nella prima sottofase si sono raccolte indicazioni su criticità e priorità di pianificazione per ciascuna forma di trasporto; nella seconda si sono trattati altri temi di interesse strettamente collegati alla mobilità ma non affrontati nel dettaglio nelle sezioni precedenti (es. inquinamento, logistica).

Tabella 4-1: Sezioni e sottosezioni del sondaggio online alla popolazione, con annessi principali contenuti

SEZIONE	SOTTOSEZIONE	CONTENUTI
Profilazione degli intervistati	Anagrafica	-
	Residenza, lavoro e domicilio	-
	Nuclei familiari	Dimensione del nucleo familiare, mezzi a disposizione, numero di individui muniti di patente
Abitudini di mobilità	Analisi degli spostamenti	Motivo, frequenza, scelta modale, orari e durata degli spostamenti sistematici
	Impatto del COVID-19	Effetto delle restrizioni legate alla pandemia sulla mobilità



SEZIONE	SOTTOSEZIONE	CONTENUTI
Opinione dei cittadini – Pianificazione e criticità	Priorità nella pianificazione degli interventi	Opinione dei cittadini riguardo quali dovrebbero essere gli interventi prioritari a seconda dell'ambito territoriale
	Criticità	Criticità percepite dai rispondenti in funzione del mezzo adottato per gli spostamenti
Opinione dei cittadini – Altre tematiche d'interesse collettivo	Mobilità inclusiva	-
	Effetto sul traffico di mezzi pesanti e veicoli commerciali	-
	Sicurezza	Valutazione del grado di sicurezza percepito in funzione del mezzo adottato per gli spostamenti
	Ambiente e territorio	Opinione sulle tematiche ambientali come l'inquinamento e giudizio sulle misure già intraprese dal Comune

4.1.1 Profilazione degli intervistati

Più di 400 risposte sono state raccolte durante il mese per cui il questionario è stato disponibile online. Le risposte provengono più da donne che da uomini (60-40%) e l'età della maggioranza del campione è tra i 41 e i 60 anni.

L'85% delle risposte proviene da persone che hanno dichiarato residenza o domicilio nel Comune di Ravenna (incluse frazioni). Il 75% del campione è costituito da lavoratori (di cui tre quarti sul territorio del Comune di Ravenna), mentre il resto è prevalentemente costituito da pensionati e studenti (metà della scuola secondaria, metà universitari).

Tra i vari aspetti di interesse, è emerso che si dispone di almeno una bicicletta per nucleo familiare nella quasi totalità dei casi (94%), di un'auto in un caso su tre e di due auto in quasi un caso su due.

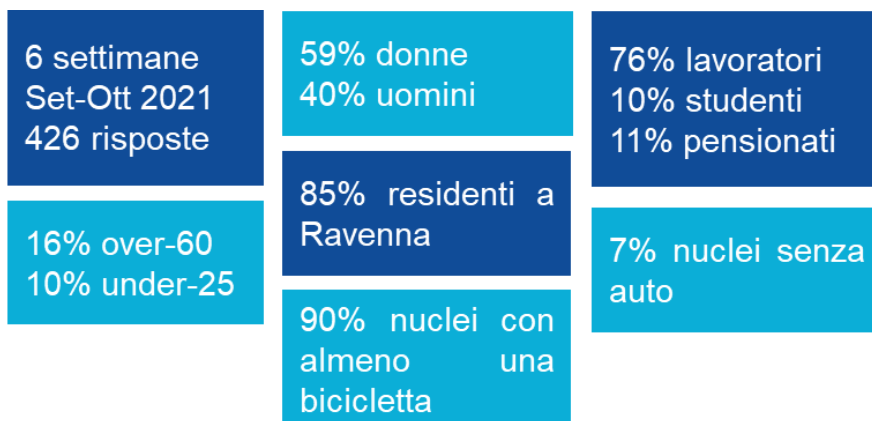


Figura 4-2: Sintesi delle caratteristiche della popolazione rispondente al questionario

4.1.2 Abitudini di mobilità

In generale, dall'analisi delle risposte è emerso che chi si muove con un determinato mezzo tende ad usare lo stesso a prescindere dall'attività alla base del viaggio. Si evidenzia, ad esempio, come su 217 risposte in cui si dichiara di utilizzare l'auto per andare al lavoro, in 167 casi (77%) la stessa venga utilizzata anche per recarsi ad una visita medica, in 154 (71%) per commissioni e shopping, in 169 (78%) e per acquisti di beni di prima necessità. Al contrario, metà di coloro che usano la bicicletta o si muovono a piedi per andare al lavoro, usano poi l'auto per altri motivi. Per quanto riguarda i pochi utenti che utilizzano il bus, emerge che difficilmente chi utilizza l'autobus per andare al lavoro utilizza l'auto come guidatore per altri motivi.

Riportando in sintesi quanto emerso dall'analisi degli spostamenti, si evidenzia quanto segue:

- In termini di frequenza, le tendenze chiare sono spostarsi quotidianamente per motivi di lavoro o studio e 2-3 volte al mese per visite mediche. Meno evidente la tendenza a spostarsi un paio di volte a settimana per l'acquisto di beni di prima necessità, mentre non è possibile parlare di trend consolidati per le altre attività alla base degli spostamenti.
- Guidare la propria auto è sempre per la maggioranza del campione la scelta modale più ricorrente, a prescindere dal motivo dello spostamento.
- Probabilmente a causa delle dimensioni della città di Ravenna, i tempi di viaggio sono quasi sempre compresi tra 5 e 15 min o tra 15 e 30, con una leggera predominanza del primo intervallo; solo per svago o turismo tempi maggiori diventano più ricorrenti.
- Per lavoro ci si sposta quasi sempre tra le 7:00 e le 9:30, o prima delle 7:00, mentre sono simili tra loro le probabilità che il rientro avvenga a ora di pranzo (12:00-14:30), nel primo pomeriggio (14:30-17:30) o nel tardo pomeriggio (17:30-19:00).
- Gli acquisti per i beni di prima necessità/spesa avvengono in 2 casi su 3 nel pomeriggio (primo o tardo), mentre nella maggior parte delle restanti risposte si indica la tarda mattinata. Metà del campione sceglie il tardo pomeriggio o la sera per le attività fisiche e sportive, o il primo pomeriggio; spostamenti per svago o visite si concentrano tra il tardo pomeriggio e la sera e non è raro rientrare dopo le 22:00.

4.1.3 Pianificazione e criticità

- Dal punto di vista della cittadinanza intercettata dall'indagine, le priorità della pianificazione degli interventi afferiscono alla mobilità ciclabile, in tutti e tre gli ambiti territoriali considerati (centro urbano, lidi, forese). Seguono la mobilità pedonale ed il trasporto pubblico locale.



- In particolare, critiche sono state raccolte relativamente allo stato di manutenzione delle infrastrutture a servizio di tutte le componenti della strada (auto, bici e pedoni). Sono stati menzionati anche criticità legate alla convivenza tra i diversi utenti della strada. Tra le cause maggiormente citate risalta la velocità elevata delle autovetture.
- Riguardo al TPL, non si riscontrano sostanziali differenze tra i problemi evidenziati negli spostamenti intra ed extra comunali: la frequenza delle corse e gli orari di inizio e fine servizio sono le due principali criticità in entrambi i casi.
- Gli automobilisti hanno lamentato principalmente problemi legati al livello di congestione, soprattutto sui due anelli di circonvallazione della città, ossia quello interno e quello costituito dalla tangenziale (SS16, SS309dir, SS67), oltre alla scarsa disponibilità di stalli per la sosta nelle zone del centro urbano.

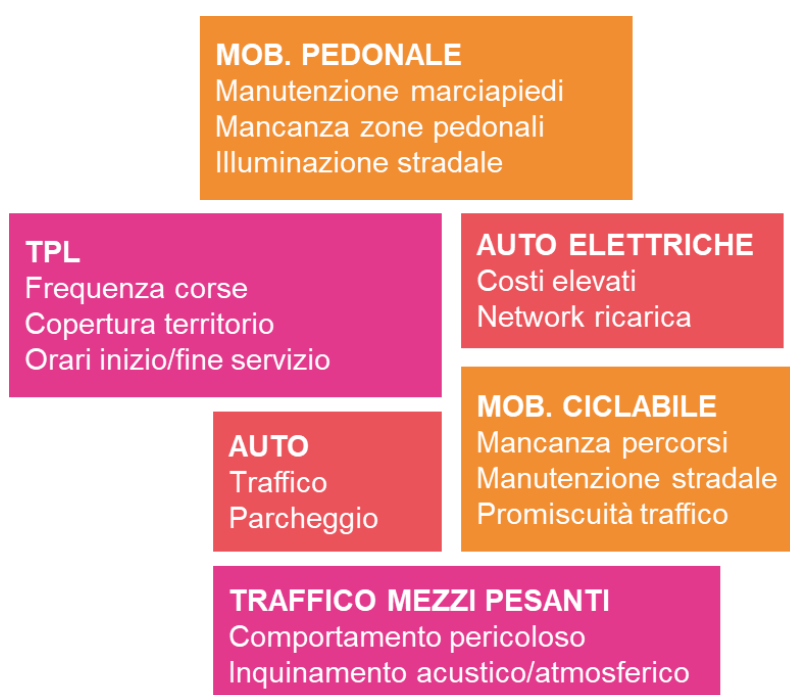


Figura 4-3: Sintesi delle criticità emerse dal sondaggio online alla popolazione

4.1.4 Altre tematiche di interesse collettivo

Dal punto di vista dei rispondenti, la condizione attuale circa la disponibilità di misure e dispositivi a favore della mobilità inclusiva è accettabile. Tra le azioni suggerite per migliorare questo importante aspetto della mobilità rientrano l'abbattimento di barriere architettoniche ancora presenti nel territorio, prendendo in considerazione anche quelle presenti sui mezzi e nelle fermate del TPL. È stata inoltre manifestata la richiesta di maggior attenzione ai luoghi di aggregazione, come scuole e aree di quiete.

I rispondenti segnalano, la presenza di mezzi pesanti e di veicoli commerciali esercita un impatto negativo sulle condizioni di viabilità lungo la rete stradale di Ravenna. Per i primi, in particolare, sono state raccolte diverse segnalazioni per quanto riguarda la rete di accesso al porto, la tangenziale esterna di Ravenna e l'area industriale/artigianale di via Bassette e di via Baiona. Per i veicoli commerciali sono state invece segnalate problematiche in merito alla sosta irregolare, frequente in particolar modo nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato del centro.



Si rileva inoltre la percezione da parte degli intervistati di una situazione critica dal punto di vista dell'impatto ambientale esercitato dal traffico veicolare e un basso livello di sicurezza percepito durante gli spostamenti effettuati a piedi o in bicicletta.

La popolazione intervistata è altresì consapevole che alcune iniziative che mirano a rendere più sostenibile la mobilità all'interno del Comune di Ravenna sono già state intraprese. Inoltre, viene suggerito di perseguire il potenziamento del sistema di mobilità ciclabile (rete e servizi) e dei servizi di trasporto pubblico locale.

4.2 Identificazione e coinvolgimento degli stakeholder

Se con il questionario online si è intercettata una indistinta parte della popolazione ravennate (e non), al fine di far emergere il punto di vista dei cittadini senza distinzione di target, nelle fasi successive del processo partecipativo si è cercato di incrementare il livello di dettaglio dell'analisi andando a coinvolgere direttamente chi sul territorio opera, ossia gli stakeholder. Essendo diverse le tematiche collegate alla mobilità e quindi al PUMS, ha assunto particolare rilievo la fase di identificazione degli stakeholder. A partire dall'identificazione dei focus tematici condivisi con l'Amministrazione si sono selezionati i portatori di interesse ritenuti di particolare rilievo per l'attivazione del confronto sui diversi temi. Successivamente, il coinvolgimento degli stakeholder si è articolato in due fasi: i Focus group e i Tavoli Tecnici.

Gli stakeholder identificati possono dividersi nelle seguenti categorie:

- Associazioni di categoria
- Realtà industriali sul territorio
- Istituti scolastici
- Associazioni sindacali
- Aziende di trasporto

Segue una tabella riassuntiva di tutti i partecipanti a questa fase dell'aggiornamento del PUMS, molti dei quali hanno preso parte a molteplici focus group/tavolo tecnico.

Tabella 4-2: Lista degli stakeholder coinvolti nel processo partecipativo dell'aggiornamento del PUMS di Ravenna

Lista degli stakeholder
AIISM (Associazione Italiana Sclerosi Multipla)
Alma Petroli
AMR (Agenzia Mobilità Romagna)
Anmic e associazioni
ASP (Azienda Servizi Alla Persona)
Associazione Tra le Nuvole
Associazioni disabilità
Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale
Cassa di Risparmio
CNA (Confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa)
Coerbus
Comandante Polizia Locale
Confartigianato Ravenna
Confcommercio
Confcooperative



Confesercenti
Confindustria
ENI
EniPower
FAND (Associazione Italiana Diabetici)
Federalberghi
FIAB (Federazione italiana ambiente e bicicletta)
FILT – CGIL
ICS Valgimigli
Il Papavero
ITC Ginanni
Legambiente
CERPA (Centro Europeo di Ricerca e Promozione dell'Accessibilità)
Marcegaglia
METE
Negoziò "Cipriani Jeanseria" di Piazza Baracca
Organismo di partenariato della risorsa mare
Ravenna Servizi Industriali
Regione Emilia-Romagna
Scuola San Vincenzo
START Romagna
Studio architetto Stefano Maurizio
UIL
Versalis – ENI

4.3 Confronto con gli stakeholder: i Focus Group

La fase di partecipazione ha previsto lo svolgimento di nove Focus Group tematici, intesi come momenti di condivisione del percorso di lavoro del PUMS, del PGTU e del Piano del TPL con gli stakeholders. I focus group si sono tenuti principalmente online per favorire una partecipazione numerosa senza violare le restrizioni imposte sul numero massimo di partecipanti ad un incontro in presenza in uno spazio chiuso. Per ciascun incontro tematico sono stati identificati gli stakeholder di riferimento, che assumono un ruolo chiave nel processo di redazione del nuovo PUMS della città di Ravenna, in relazione alla definizione degli obiettivi e delle azioni da intraprendere per il raggiungimento degli stessi. I Focus Group si inseriscono nella fase di «ascolto del territorio», che rappresenta unitamente all'indagine online estesa a tutta la cittadinanza, il primo step del percorso di partecipazione, avviato a luglio 2021. Gli obiettivi di questa fase si possono così riassumere:

- Informare gli stakeholder e gli enti pubblici locali;
- Raccogliere opinioni e valutazioni;
- Avviare momenti di confronto.

Complessivamente circa 90 persone hanno preso parte ai focus group, così come mostrato in Figura 4-4.



40 stakeholder	60 diversi partecipanti esterni al gruppo di lavoro e al Comune di Ravenna
12 membri del gruppo di lavoro	17 tecnici del Comune di Ravenna

Figura 4-4: Indicazione approssimativa del numero di partecipanti ai focus group

Ciascun incontro ha visto la partecipazione degli stakeholders di riferimento per le tematiche legate al tema specifico del focus group. Durante ogni incontro, alla presenza dell'Amministrazione, il gruppo di lavoro di progetto composto dai tecnici delle società TRT, META e Fondazione ITL ha illustrato il percorso di lavoro avviato per la redazione del nuovo PUMS della città di Ravenna, descrivendo in particolare il processo partecipativo e le fasi di coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholders, verso i quali si è aperta una fase di confronto sui singoli temi di interesse. In quasi tutti i focus group, alla presentazione a cura del gruppo di lavoro è seguita una fase più interattiva di coinvolgimento dei partecipanti, tramite sondaggi real-time sulla piattaforma Mentimeter. Ogni domanda è stata l'incipit per una vera e propria fase di confronto.

Occorre mettere in evidenza che i focus group sono tra loro collegati, come si può osservare in Figura 4-5, in quanto alcune tematiche sono trasversali agli obiettivi del PUMS e la loro trattazione non può esaurirsi in un singolo incontro.

Segue il riassunto di ciascun incontro, ma è possibile reperire una più ampia documentazione sui diversi focus group online sul sito del Comune di Ravenna nella sezione [Processo partecipativo - Comune di Ravenna](#). Per ogni focus group è possibile scaricare la presentazione a cura del gruppo di lavoro, gli esiti dei sondaggi interattivi, nonché un report di sintesi contenente la lista dei partecipanti e il contenuto della discussione.

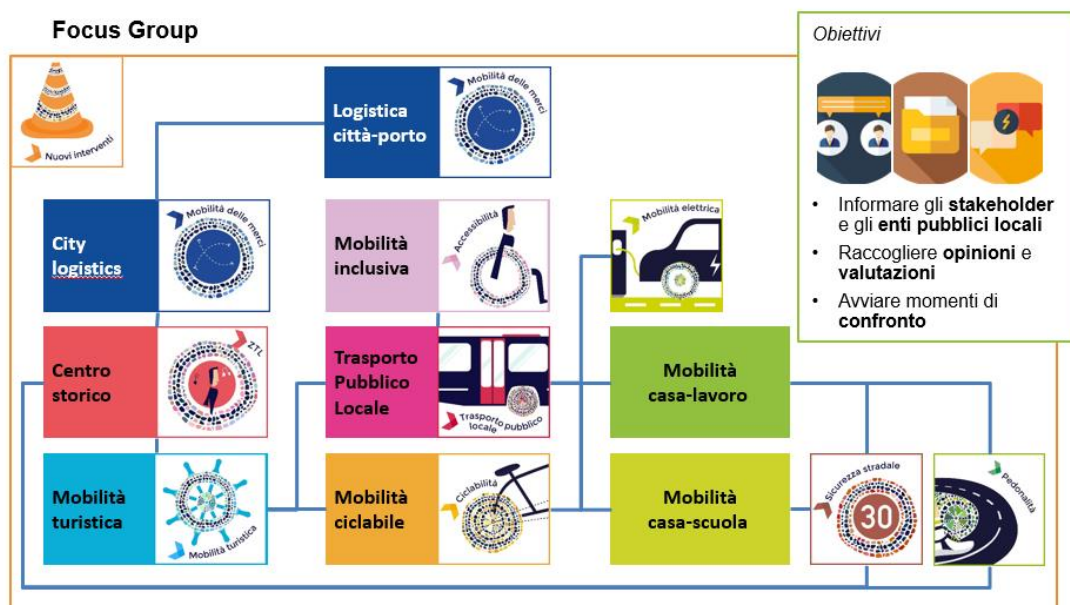


Figura 4-5: Obiettivi dei focus group e sinergie tra di essi



Tabella 4-3: Calendario dei focus group


	Tematica	Data	Elenco degli stakeholder
1	Trasporto pubblico locale	24/11/2021	Agenzia della mobilità romagnola (AMR), consorzio METE, START Romagna, Sindacati
2	City logistics	09/12/2021	Associazioni di categoria
3	Mobilità ciclabile	12/01/2022	FIAB Ravenna, Legambiente Ravenna, Associazioni di categoria
4	Mobilità casa-lavoro	13/01/2022	Mobility manager aziendali e di enti pubblici, Associazioni di categoria, START Romagna, FIAB
5	Logistica città-porto	19/01/2022	AdSP Mare Adriatico Centro Settentrionale, Associazioni di categoria, START, COERBUS, AMR, Regione Emilia-Romagna
6	Mobilità turistica (mobilità del litorale, parco marittimo, TPL)	20/01/2022	Federalberghi Ravenna – Cervia, Il Papavero - Guide Turistiche Emilia-Romagna, Associazioni di categoria, START, COERBUS, AMR, Organismo di partenariato della risorsa mare
7	Mobilità inclusiva	26/01/2022	Associazioni di rappresentanza della categoria, ASP, START Romagna, Associazioni sindacali
8	Centro storico (ZTL, aree di sosta, aree pedonali)	27/01/2022	Associazioni di categoria, Esercenti centro storico, Polizia Locale, FIAB
9	Mobilità casa-scuola	02/02/2022	Rappresentati delle Direzioni didattiche, Associazione Tralenuvole, Assessorato scuola-formazione, Polizia Locale, FIAB

Nei successivi sottoparagrafi – uno per focus group - si descrive quanto emerso nei diversi incontri a tema che si sono susseguiti tra fine 2021 e inizio febbraio 2022. Nell'illustrazione si riporta tanto la presentazione del gruppo di lavoro, quanto la discussione che ne è derivata. Come anticipato nel capitolo della metodologia, è possibile approfondire quanto emerso da ciascun focus group scaricando il materiale ad esso relativo nella sezione dedicata sul sito del Comune di Ravenna ([Processo partecipativo - Comune di Ravenna](#)).



4.3.1 Trasporto pubblico locale

Tabella 4-4: Scheda riassuntiva del focus group dedicato al TPL

Tematiche	
Interlocutori principale	Agenzia della mobilità romagnola (AMR) Consorzio METE START Romagna Sindacati
Contenuto della presentazione	Sinergie tra PUMS e Piano del Trasporto Pubblico Esito del sondaggio online: criticità e priorità di pianificazione Risultati delle indagini sul TPL Matrici origine/destinazione ISTAT
Principali oggetti di discussione	Accessibilità Conflitti con altre forme di trasporto Effetto della pandemia Traffico Trasporto scolastico

In apertura di incontro sono state illustrate le evidenze delle indagini svolte sul campo nel periodo estivo (luglio) e autunnale (ottobre-novembre): grazie alle quali è potuto monitorare il numero di passeggeri trasportati e profilare l'utenza, tanto per il TPL su gomma che per quello ferroviario. Le cui evidenze hanno dato avvio al confronto con gli intervenuti.

Tra le principali tematiche portate all'attenzione dell'amministrazione e del gruppo di lavoro, sono state identificate le seguenti:


- L'accessibilità alle fermate del trasporto pubblico locale e per utenza disagiata e con mobilità ridotta è un tema prioritario.
- È necessario affrontare eventuali conflitti tra la mobilità ciclabile e il TPL nell'utilizzo dello spazio stradale a disposizione.
- Il problema della congestione del traffico ha un impatto non solo sui privati, ma anche sul livello di servizio del TPL, ed è un tema assolutamente prioritario.
- Fino al 15 ottobre 2021 il servizio TPL era stato organizzato senza particolari criticità e con buone risposte da parte del pubblico, mentre successivamente si sono sperimentate le conseguenze dell'introduzione obbligatoria del Green Pass.
- La presenza di fondi per il TPL è una opportunità per rinnovare notevolmente la flotta.



- Occorre ipotizzare una strategia per il post Pandemia al fine di garantire risorse adeguate a un buon livello di servizio.
- Un progetto per dare la priorità semaforica contribuirebbe notevolmente a ottimizzare il ciclo semaforico a favore dei mezzi di trasporto pubblico
- La collaborazione pubblico-privata è stata ottima per dare risposte all'utenza in particolare nel progetto realizzato nella località di San Pietro in Vincoli attraverso le applicazioni che permettono la prenotazione del "trasporto a chiamata". Occorre pensare ad una modalità in grado di coinvolgere non solo le fasce giovani, ma includere anche la popolazione anziana.
- Sarebbe auspicabile l'integrazione tra trasporto pubblico (TPL) e trasporto scolastico (TPS), affinché questo possa essere motore di sviluppo per le aree a bassa densità di utenza e per collegare le aree meno popolate.
- Occorrerebbe effettuare un approfondimento con i cittadini che non utilizzano il TPL, indagandone le ragioni.

4.3.2 City logistics

Tabella 4-5: Scheda riassuntiva del focus group dedicato alla city logistics

Tematiche	
Interlocutore principale	Associazioni di categoria
Contenuto della presentazione	Esito del sondaggio online: impatto dei veicoli commerciali Definizione della ZTL Stalli per carico/scarico merci Opportunità di finanziamento
Principali oggetti di discussione	Irregolarità ad opera dei veicoli commerciali E-commerce Sistema di sosta Campagne di informazione

In riferimento alla Logistica urbana, sono stati presentati i risultati delle indagini e delle analisi svolte nelle fasi iniziali dei lavori per l'aggiornamento del PUMS. In primis, si sono riportate le principali problematiche emerse dal questionario online, quali il comportamento, le attività di sosta improprie e l'inquinamento. Successivamente si sono ricapitolati i confini della ZTL, distinguendo quella del centro storico da quella intesa per i veicoli pesanti, logicamente più estesa. L'attenzione è poi passata ai punti destinati alla consegna e al ritiro di merci, ossia gli stalli per le operazioni di carico e scarico all'interno del centro storico. A conclusione si sono indicate le opportunità di finanziamento per il rinnovo della flotta veicolare, e le iniziative avviate e progettate dall'Amministrazione.




Tra le principali tematiche portate all'attenzione dell'amministrazione da parte degli stakeholder presenti, sono state identificate le seguenti:

- Le irregolarità nella ZTL associate a veicoli commerciali a noleggio utilizzati impropriamente da privati per consegne a terzi sono frequenti;
- Le associazioni confermano la necessità di monitorare la tendenza dell'eCommerce, per poter avviare delle nuove risposte e trovare nuove opportunità anche per gli esercenti.
- Viene richiesto il coinvolgimento in un tavolo tecnico anche degli operatori del trasporto ravennati per condividere ulteriormente le esperienze in corso.
- Il coordinamento e l'organizzazione del sistema di sosta (sia zone di carico/scarico sia i parcheggi) è un tema da affrontare e molto complesso, che le Associazioni richiedono di poter condividere con l'Amministrazione.
- Si ipotizzano iniziative e campagne sensibilizzazione sulla tematica della logistica urbana, riguardanti il "cambiamento di mentalità", al fine di coinvolgere non solo gli esercenti, ma anche i cittadini.
- Al fine di raggiungere gli obiettivi, è importante trovare dei meccanismi premianti per gli operatori e i professionisti, che permettano un reale vantaggio per chi rispetta le regole. Viene esplicitata la richiesta di condivisione di buone pratiche già presenti in analoghe realtà italiane ed anche a livello europeo, che poi possano essere valutate per un'applicazione nella realtà di Ravenna.

4.3.3 Mobilità ciclabile

Tabella 4-6:: Scheda riassuntiva del focus group dedicato alla mobilità ciclabile

Tematiche	
Interlocutore principale	FIAB Ravenna Legambiente Ravenna Associazioni di categoria
Contenuto della presentazione	Esito del sondaggio online: disponibilità di biciclette, criticità, priorità di pianificazione Descrizione della rete ciclabile e dei servizi ad essa collegati Analisi della domanda Principali iniziative promozionali Stalli per carico/scarico merci Opportunità di finanziamento Micro-mobilità elettrica
Principali oggetti di discussione	Servizi per la ciclabilità Ciclo-turismo Biciplan



Infrastrutture

Intermodalità

La presentazione del focus group con oggetto la mobilità ciclabile ha messo in evidenza alcuni aspetti dell'indagine online afferenti al tema in oggetto, tra questi la propensione all'utilizzo della bicicletta e l'elevato numero di biciclette possedute dai rispondenti (2,5 biciclette per nucleo familiare in media), non trascurando alcune delle criticità riscontrate sul territorio, quali la mancanza di percorsi ciclabili e la manutenzione degli stessi. Descrizione della rete ciclabile, iniziative promozionali avviate e servizi presenti hanno concluso la parte di input alla discussione.

Le strategie del Biciplan 2018 sono state integrate e riviste, ed è emerso che, in ordine di priorità (dalla più alta alla più bassa), le strategie su cui lavorare maggiormente sono le seguenti:

1. Messa in sicurezza dei percorsi
2. Rimaggiatura degli itinerari ciclabili
3. Miglioramento della manutenzione
4. Progettazione di percorsi lineari e ottimizzati
5. Potenziare itinerari con il Forese e il Litorale
6. Completamento degli itinerari ciclabili posti sul sistema orbitale
7. Politiche di promozione e protezione all'uso della bicicletta
8. Potenziamento della rete turistica
9. Promozione bike to-work e bike-to-school, inclusa sosta a pagamento per auto
10. Favorire intermodalità treno-bicicletta
11. Aumento aree 30 e maggior spazio in strada alle bici
12. Potenziamento ciclovie di collegamento con comuni limitrofi
13. Sistema di sosta delle biciclette
14. Infrastruttura e-bike
15. Attivare linee TPL con servizi di trasporto bici a bordo dei bus
16. Abbellimento estetico dei percorsi ciclabili

Tra i suggerimenti emersi nell'ambito del confronto in termini di strategie perseguibili attraverso il PUMS ambiti sui quali è possibile lavorare per promuovere la ciclabilità sul territorio ravennate si evidenzia quanto segue:

- Aumentare la disponibilità di servizi per le biciclette, migliorare la disponibilità di spazi dedicati alle bici e pedoni;
- Diminuire la presenza dei veicoli soprattutto nelle zone più urbanizzate del territorio;
- Lavorare per realizzare delle convenzioni con le attività commerciali (soprattutto centro storico), sensibilizzare gli albergatori a fornire servizi per i cicloturisti;
- Migliorare i servizi di accoglienza pubblici e privati per il cicloturismo;
- Valorizzazione ambientale e promozione cicloturismo, attraverso itinerari storico/culturali, realizzazione di percorsi a tema per la valorizzazione delle eccellenze e tipicità del territorio (es. enogastronomia, artigianato articolo locale, attività economiche tipiche);
- Maggiore informazione sui servizi esistenti e condivisione delle informazioni con le aree produttive e commerciali oltre che quelle turistiche;
- Favorire la pedonalità;
- Prevedere stazioni per riparazione bici nei percorsi cicloturistici e nei pressi di servizi di ristorazione;
- Realizzare percorsi cicloturistici e ciclo naturalistici permanenti e ben segnalati utilizzando anche le nuove tecnologie digitali



4.3.4 Mobilità casa-lavoro

Tabella 4-7: Scheda riassuntiva del focus group dedicato alla mobilità casa-lavoro

Tematiche	
Interlocutore principale	<p>Mobility manager aziendali e di enti pubblici</p> <p>Associazioni di categoria</p> <p>START Romagna</p> <p>FIAB</p>
Contenuto della presentazione	<p>Esito del sondaggio online: abitudini di mobilità</p> <p>Esito del sondaggio per i dipendenti comunali</p> <p>Descrizione dei ruoli del mobility manager</p> <p>Normativa sui Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro</p>
Principali oggetti di discussione	<p>Condivisione e comunicazione Delle best practice</p> <p>Mobility manager e PSCL</p> <p>Mobilità ciclabile</p> <p>Possibili iniziative</p>

Focus dell'incontro gli spostamenti casa-lavoro per i quali emerge, dai dati dell'indagine la predominanza dell'utilizzo dell'auto privata, tanto per gli spostamenti in oggetto, quanto per quelli legati ad altre finalità. Tra le suggestioni fornite sul tema si è illustrata la figura dei Mobility Manager, ripercorrendo le funzioni principali della figura del MM aziendale e del MM d'area e delle possibili misure da adottare attraverso la realizzazione dei Piani degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL).

Il tavolo di confronto si è sviluppato a partire da alcune domande inerenti: le strategie che il PUMS dovrebbe adottare per promuovere la diffusione dei PSCL e dei MM; su cosa questi dovrebbero focalizzarsi; come farlo.

Il dibattito ha messo in luce la necessità di un progressivo adeguamento alle disposizioni normative che prevedono la redazione di Piani di Spostamenti Casa Lavoro per le aziende con più di 100 addetti, che dal 2022 daranno presenti in maniera più consistente rispetto alle iniziative ad oggi avviate.

Sono stati forniti tutti i chiarimenti del caso in relazione ai dati presentati in risposta alle indagini online e alla rilevazione su spostamenti Casa-Lavoro effettuata dal Comune, che hanno interessato due campioni diversi. Utilizzati al fine di fornire spunti utili alla discussione. Si è messa in evidenza la necessità di mappare, anche attraverso i PSCL futuri le abitudini di mobilità sugli spostamenti casa-lavoro. Di conseguenza, diversi stakeholder hanno concordato che una disaggregazione delle risposte a livello di ambito territoriale è fondamentale per una corretta interpretazione delle stesse. Molti interlocutori si sono dimostrati interessati dalla tematica oggetto di discussione, rendendosi disponibili a collaborare fino a formare un vero e proprio network di condivisione dei risultati.



Le risposte ai temi posti al centro del confronto hanno permesso di identificare suggerimenti utili per la definizione delle strategie da adottare nel PUMS sul tema in oggetto, quali:

- Ampliare le aziende coinvolte mediante accordi volontari a livello di aree territorialmente omogenee;
- Favorire la collaborazione tra i soggetti incaricati (Mobility Manager);
- Tenere riunioni periodiche;
- Unificare i modelli di stima delle emissioni;
- Mettere a disposizione delle aziende gli aspetti salienti della pianificazione;
- Sfruttare le conoscenze dei mobility manager d'area per ingaggiare altre imprese;
- Unificare i questionari tra i diversi distretti/ambiti;
- Condividere idee, risultati e best practice.

In riferimento all'attività che l'ufficio del Mobility Manager d'Area può prestare a supporto dei MM aziendali nella redazione dei PSCL e nella relativa individuazione delle azioni che possono essere introdotte è stato segnalato quanto segue:

- Introdurre azioni di coaching per le piccole e medie imprese;
- Sviluppare piattaforme o portali comuni per raccogliere statistiche da adottare nei piani del Comune;
- Tenere riunioni periodiche di confronto e aggiornamento;
- Favorire la diffusione delle best practice;
- Utilizzare i dati dei PSCL per ambito o zona;
- Definire un set di indicatori univoci;
- Identificare un elenco di incentivi per le attività di mobilità;
- Identificare strumenti che inducano un cambio di comportamento dei dipendenti;
- Informare i dipendenti sullo stato della realizzazione di infrastrutture pubbliche.

Tra le politiche che dovrebbero essere adottate per cercare di diminuire l'utilizzo del mezzo privato motorizzato negli spostamenti casa-lavoro si suggeriscono:

- Diminuzione o maggiore tariffazione dell'offerta di sosta;
- Realizzazione di nuove piste ciclabili, tra cui la ciclovia Adriatica (per via Baiona e per la zona delle Bassette);
- Miglioramento del TPL sulla base dei risultati dei PSCL in merito alle esigenze di mobilità di aree omogenee;
- Incentivi a dipendenti che utilizzano modalità di trasporto non inquinanti o car pooling;
- Interventi di rimagliamento della rete ciclabile;
- Informazione riguardo le opzioni a disposizione dei dipendenti in tema di mobilità.

Da ultimo, tra le suggestioni emerse in ambito di strategie da adottare nel PUMS per incentivare a ridurre l'utilizzo del mezzo privato motorizzato vengono indicati:

- Potenziare lo smart working, quando possibile;
- Fornire incentivi economici a chi utilizza modalità di trasporto sostenibili;
- Prevedere buoni spesa per l'acquisto di biciclette o di abbonamenti al TPL;
- Rendere più flessibile l'orario di lavoro per chi utilizza il TPL;
- Aumentare la frequenza dei passaggi del TPL.



4.3.5 Logistica città-porto

Tabella 4-8: Scheda riassuntiva del focus group dedicato alla logistica città-porto

Tematiche	 
Interlocutore principale	FIAB Ravenna Legambiente Ravenna Associazioni di categoria
Contenuto della presentazione	Esito del sondaggio online: impatto dei mezzi pesanti sul traffico Risultati del rilievo dei flussi veicolari in punti strategici del territorio Focus sull'area industriale Diffusione della figura del mobility manager Progetti e iniziative avviate
Principali oggetti di discussione	Controllo degli accessi alla ZTL Potenziamento infrastrutturale Intermodalità TPL da/per il porto Terminal Crociere

La presentazione del focus group dedicato al tema “Logistica città-porto” “Ritiene che?”. Ha sollecitato gli interlocutori presenti all’incontro sugli aspetti correlati allo sviluppo del nodo portuale di Ravenna e sugli inevitabili effetti determinati dal traffico dei veicoli generati/attratti sulla circolazione veicolare nelle altre zone del Comune di Ravenna.

In considerazione della rilevanza della comunità portuale in termini di sviluppo industriale e ricadute occupazionali per il territorio gli stakeholder sono stati ad esprimersi in merito alle principali criticità percepite, riferite in primis alla rete stradale di accessibilità al porto e in relazione alle stesse gli si è richiesto di suggerire le possibili strategie che il PUMS dovrebbe adottare, tanto per le merci quanto per le persone che lavorano in area portuale.

Rispetto alla percezione delle criticità sulla rete stradale e di accessibilità al porto, gli stakeholders hanno evidenziato lo stato manutentivo, la presenza di un unico accesso e l’inadeguatezza dei collegamenti a destra e sinistra del canale in considerazione dei flussi di traffico generati e attratti. È stata sottolineata anche l’inadeguatezza dei servizi di trasporto pubblico (TPL) e la necessità di potenziare la rete ferroviaria, tramite interventi previsti su destra e sinistra Candiano. Tra le strategie che dovrebbero essere adottate per ridurre gli impatti sono state evidenziate:

- Il perfezionamento di un sistema di varchi di controllo da remoto



- Nuovo collegamento by pass riservato principalmente a mezzi merci
- Potenziamento del trasporto ferroviario tramite interventi su destra e sinistra Candiano
- Viabilità alternativa e dedicata ai mezzi pesanti
- Attraversamento del canale Candiano per treni merci
- Promuovere e supportare lo spostamento delle merci su ferrovia per le lunghe distanze e per trasporti eccezionali
- Spostamento merci tra destra e sinistra con navi di dimensioni adeguate
- Potenziare lo scarico / carico su appuntamento
- Potenziamento rete ferroviaria

Al fine di promuovere un sistema che avvicini la città storica al porto gli stakeholders hanno proposto le seguenti strategie:

- Migliorare il sistema del TPL che collega il porto con la città
- Sistema di mobilità collettiva per addetti presenti nel porto
- Sviluppo/adozione di sistemi tecnologici (piattaforme digitali) a servizio della mobilità
- Incrementare e incentivare il TPL per il collegamento Porto - Città
- Realizzare iniziative culturali e conoscitive (anche nelle scuole) per fare conoscere il porto, l'indotto e le professionalità coinvolte
- Studiare modalità alternative al solo strada, soprattutto per la mobilità delle persone
- Ottimizzazione fra orari di ingresso/uscita dagli stabilimenti e TPL
- Coinvolgere la compagnia portuale e gli ex lavoratori del porto
- Iniziative culturali / informative specialmente nelle scuole per fare capire l'importanza del porto per la città
- Fare emergere che porto sarà sempre più anche terminal crociere e non solo merci
- Ripristino doppio senso via Baiona
- Pista ciclabile Baiona e via Trieste

Infine, per quanto riguarda le iniziative promosse per gli spostamenti delle persone da e verso il porto sono emerse le seguenti:

- Valutare la nomina di un mobility manager del porto
- Potenziamento del TPL e miglioramento delle infrastrutture dedicate al TPL (fermate e pensiline)
- Realizzazione indagine sulle esigenze di trasporto dei lavoratori per un TPL mirato alle esigenze
- Premialità ai lavoratori
- Prevedere colonnine di ricarica e piste ciclabili

4.3.6 Mobilità turistica (mobilità del litorale, parco marittimo, TPL)

Tabella 4-9: Scheda riassuntiva del focus group dedicato alla mobilità turistica

Tematiche				
Interlocutore principale	Federalberghi Ravenna – Cervia Il Papavero - Guide Turistiche Emilia-Romagna			



	Associazioni di categoria START Romagna COERBUS AMR Organismo di partenariato della risorsa mare
Contenuto della presentazione	Esito del sondaggio online: criticità Flussi turistici Risultati del rilievo sull'offerta e la domanda di sosta Risultati dell'indagine sul TPL Mobilità ciclabile
Principali oggetti di discussione	TPL e integrazione tariffaria Servizi di sharing Infrastrutture ciclabili Parcheggi scambiatori Terminal Crociere

Il tema della mobilità turistica è stato affrontato a partire dalle indicazioni pervenute dal questionario online in merito alle criticità riscontrate in entrambe le zone del Comune a maggior carattere turistico: il centro storico e i lidi.

Le tematiche in oggetto sono state declinate con riferimento ai tre principali ambiti di interesse turistico-culturale: città storica, mare e aree naturalistiche. Per ciascun ambito è stato richiesto ai partecipanti di esprimersi in ordine alle principali criticità legate alla mobilità turistica che non favoriscono l'utilizzo di soluzioni di trasporto sostenibile ed alle strategie da promuovere nel PUMS per favorire soluzioni di trasporto sostenibili negli spostamenti turistici. Tra le principali tematiche evidenziate dai partecipanti ai FG è emerso quanto segue:

- Integrazione tariffaria tra i diversi mezzi del TPL

Si è sottolineata l'esigenza di promuovere tariffe che permettano di combinare l'utilizzo dei servizi ferroviari con i servizi offerti da START Romagna sul territorio.

- Introduzione di servizi di TPL ad hoc per favorire i trasferimenti tra i diversi siti d'interesse culturale

È stato proposto di valutare l'introduzione di servizi dedicati e/o soluzioni integrate alle linee di TPL, per favorire gli spostamenti da un sito di interesse storico-culturale ad un altro, soprattutto per gli utenti che difficilmente possono percorrere a piedi tali distanze.

- Mancanza di un adeguato servizio di bike sharing pensato per i turisti

Si è discusso delle difficoltà incontrate negli ultimi anni con i fornitori di servizio di bike sharing e della necessità di estendere l'apertura anche alla domenica della Velostazione.

- Inadeguatezza di parte dell'infrastruttura ciclabile presente sul territorio.



Si è affrontato il tema degli standard delle piste ciclabili attesi dai turisti provenienti dall'Europa settentrionale, mediamente elevati, in relazione allo stato attuale delle piste ciclabili presenti nel centro di Ravenna, percepite in alcuni punti come inadeguate.

- Completamento dell'infrastruttura ciclabile, soprattutto per quanto riguarda i collegamenti del centro storico con la zona dei Lidi nord e i collegamenti tra le diverse località marittime

Si è evidenziata la necessità di sviluppare gli itinerari ciclo-turistici di collegamento tra il centro storico e la zona dei Lidi nord, nella quale sono presenti località (es. Sant'Alberto) difficilmente raggiungibili attualmente. Tali interventi dovrebbero rientrare nella realizzazione della Ciclovia Adriatica. Sono stati ritenuti invece adeguati i percorsi di collegamento del centro storico con la zona sud (es. Classe), migliorabili le interconnessioni tra i diversi Lidi presenti sul territorio ravennate, come ad esempio quella tra Punta Marina e Marina di Ravenna.

- Soluzioni Park&Ride per permettere l'accesso alla città ai turisti tramite mezzi propri, evitando fenomeni di congestione nel centro storico

Vengono richieste ulteriori possibili soluzioni park & ride per favorire il turismo nel centro storico di Ravenna: soluzioni come i parcheggi scambiatori garantirebbero l'accessibilità alla città, evitando la congestione del traffico e la saturazione dei parcheggi in centro.

- Iniziative volte ad incrementare la sostenibilità dei trasporti su tutto il territorio del Comune

Si è affrontato il tema dell'elettificazione della flotta e altre soluzioni innovative (es. mappatura delle fontane in città per limitare l'utilizzo di plastica) in grado di connotare Ravenna come una città dall'elevata consapevolezza ambientale.

- Interventi di adeguamento della rete infrastrutturale nell'ottica della realizzazione del terminal crociere di Porto Corsini

Si sono sottolineate le opportunità legate alla nuova realizzazione del terminal Crociere di porto Corsini e alla necessità di un miglioramento della rete infrastrutturale (stradale, ciclabile, ecc.) in considerazione ai flussi di passeggeri e merci che interessano questo segmento di attività.

- Osservazioni sulle diverse forme di turismo offerte dalla città (turismo storico/artistico culturale e turismo balneare)

In chiusura di incontro sono state condivise alcune considerazioni relative al maggior livello di propensione verso le soluzioni di mobilità sostenibile presente nella tipologia di turisti interessati al patrimonio artistico culturale, i quali hanno l'esigenza di raggiungere i vari siti di interesse ubicati in differenti zone della città. Viceversa, coloro che giungono a Ravenna per un turismo di tipo balneare sono più legati all'utilizzo dell'auto propria per raggiungere la località di destinazione.

4.3.7 Mobilità inclusiva

Tabella 4-10: Scheda riassuntiva del focus group dedicato alla mobilità inclusiva

Tematiche	 
-----------	---



Interlocutore principale	Associazioni di rappresentanza della categoria ASP START Romagna Associazioni sindacali
Contenuto della presentazione	Esito del sondaggio online: valutazione dell'inclusività e priorità di pianificazione Aggiornamento del Codice della Strada Accessibilità delle fermate del TPL PEBA e PAU
Principali oggetti di discussione	Accessibilità al TPL Luoghi e momenti critici Tavolo delle disabilità Interventi architettonici Strumenti digitali Comunicazione, informazione e sensibilizzazione

La presentazione effettuata dal gruppo di lavoro in merito alla tematica della mobilità inclusiva ha preso avvio riportando il giudizio della popolazione intercettata dal questionario online sulle iniziative prese dall'amministrazione per rendere la mobilità più inclusiva. I rispondenti hanno anche indicato alcune iniziative a riguardo ritenute da loro prioritarie. Successivamente si sono riepilogate le recenti modifiche al codice della strada in materia di sosta, con un occhio di riguardo alle persone con disabilità e a come queste sono state recepite sul territorio. Un focus particolare è stato dedicato al diverso livello di accessibilità delle fermate del TPL nel Comune. In conclusione, è stata data illustrazione agli strumenti di pianificazione specifici sul tema accessibilità: il Piano Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) per quanto riguarda l'edilizia e il Piano di Accessibilità Urbana e della Circolazione Urbana (PCU) per gli spazi pubblici.

Ai partecipanti è stato chiesto di: indicare criticità per l'accessibilità non menzionate precedentemente; esprimere un parere su quanto gli strumenti di pianificazione tengano in considerazione le esigenze delle categorie vulnerabili e su quanto le campagne di sensibilizzazione possano essere utili; indicare su quali aspetti le strategie del PUMS dovrebbero insistere maggiormente. Tra le principali tematiche evidenziate dai partecipanti ai FG durante la discussione emergono le seguenti:

- Integrazioni necessarie per l'analisi delle fermate del TPL

Si è invitato il gruppo di lavoro a valutare l'accessibilità delle fermate non solo considerando la disabilità motoria, ma anche quella visiva, intellettuale-cognitiva e percettiva. Inoltre, si è chiesto di considerare gli standard di accessibilità più aggiornati, diversi da quelli minimi.

- Finestre temporali critiche per il TPL

È stato messo in evidenza come i servizi del TPL spesso non coprano alcune finestre temporali critiche come il fine settimana e gli orari serali. Molti soggetti con disabilità spesso non dispongono di una alternativa concreta per gli spostamenti, e quindi non hanno la possibilità di accedere ai luoghi di cultura e divertimento presenti nel Comune.

- Luoghi critici per il TPL



Si sono citati alcuni luoghi a cui è difficile accedere tramite il TPL, tra questi le residenze per anziani. Proprio questi luoghi sono frequentati e visitati da soggetti che spesso non sono autonomi negli spostamenti e che hanno quindi necessità di ricorrere al TPL.

- Tavolo del TPL e Tavolo delle disabilità

Si è ribadita l'esistenza di un apposito tavolo di discussione aperto proprio sulle problematiche del TPL collegate all'accessibilità a tali servizi, in aggiunta al tavolo delle disabilità.

- Interventi: percorsi tattili, fermate TPL e strumentazione a bordo mezzo

Più volte durante il FG si è parlato del bisogno di realizzare interventi per facilitare l'accessibilità di ogni soggetto ai luoghi della città. Occorre definire una gerarchia di interventi piuttosto che scaglionare gli stessi per non mantenere comunque inaccessibili certi luoghi ad alcuni soggetti. Si dovrebbe dunque definire una vera e propria rete di percorsi prioritari che permetta gli spostamenti ad ogni individuo. Interventi in quest'ottica possono essere la realizzazione di percorsi tattili e l'installazione di apposite strumentazioni acustiche che permettano il riconoscimento delle principali fermate del TPL tanto su strada quanto a bordo mezzo. Gli autisti del TPL stessi potrebbero fornire il loro contributo nella definizione della lista di priorità in quanto essi conoscono i luoghi del territorio in cui gli interventi sarebbero maggiormente utili.

- Pavimentazioni e interventi architettonici

Sono stati menzionati i problemi che alcuni tipi di pavimentazione causano agli utenti più fragili, come ad esempio il cambio di assetto della camminata. Più in generale è emersa, a Ravenna come in tutta Italia, la limitata diffusione di specifici manuali di progettazione inclusiva e la scarsa sensibilizzazione di alcuni tecnici comunali e degli enti di riferimento.

- Strumenti digitali

È stata citata l'app "Movit", già ampiamente diffusa, la quale agevola anche gli spostamenti per le persone con disabilità, supportandoli ad esempio tramite voci preregistrate. Si è sottolineata l'importanza di un'azione informativa verso l'utente in merito alla presenza di strumenti digitali con tali funzioni, contestualmente alla necessità di uniformare e semplificare il loro funzionamento, in maniera tale che l'utente possa utilizzare la stessa app in luoghi e città diverse. Tali misure di digitalizzazione rientrano negli obiettivi dell'Agenda 2030.

- Forese

Particolare attenzione è stata rivolta alle zone del Forese, soggette ancora di più a tutte le problematiche sopracitate, aree dove sarebbe ancora più necessario un potenziamento dell'offerta del TPL.

- Aspetti di comunicazione

È emerso che spesso le campagne di informazione e sensibilizzazione della popolazione raccolgono poche partecipazioni in quanto alcune tematiche vengono percepite come lontane, e quindi di scarso interesse. Quando si parla di comportamenti quotidiani che mettono in crisi le persone con disabilità, non tutta la popolazione si sente in realtà chiamata in causa. Di conseguenza, occorrerebbe ridefinire l'obiettivo della comunicazione: essa deve rivolgersi a tutti. Ad esempio, se gli interventi di riqualificazione del TPL non fossero rivolti alle sole persone con disabilità, ma a tutti, tra i beneficiari delle suddette azioni ci sarebbero comunque anche le persone con disabilità.



4.3.8 Centro storico (ZTL, aree di sosta, aree pedonali)

Tabella 4-11: Scheda riassuntiva del focus group dedicato al centro storico

Tematiche	
Interlocutore principale	Associazioni di categoria Esercenti centro storico Polizia Locale FIAB
Contenuto della presentazione	Definizione della ZTL e della ZPRU Analisi dei poli attrattori interni alla ZTL Esito del sondaggio online: criticità e priorità di pianificazione Regolamentazione e dati sugli accessi alla ZTL Risultati del rilievo sull'offerta e la domanda di sosta Risultati delle indagini sul TPL Stalli per carico/scarico merci Mobilità ciclabile Inquinamento Incidentalità
Principali oggetti di discussione	Priorità di pianificazione Servizi di sharing Inquinamento Accessibilità TPL Spazio urbano (ZTL, zone 30, aree di pregio, zone pedonali, ecc.) Sistema di sosta Logistica urbana

Il FG particolarmente partecipato da parte degli stakeholder ha messo in evidenza i punti salienti dell'area di interesse ovvero della Zona Traffico Limitato (ZTL). Si sono poi riepilogati i criteri di regolamentazione degli accessi alla ZTL e si sono presentati alcuni dati numerici riguardo i flussi rilevati. Tra i temi trattati in apertura d'incontro l'organizzazione della sosta in ZTL, con specifici riferimenti alle indagini tenutesi in autunno e agli



stalli per il carico e lo scarico della merce. L'illustrazione dei dati sull'offerta e la domanda di TPL, (anche in questo caso raccolti con una mirata campagna di indagini avvenuta nell'autunno del 2021), sulla mobilità ciclabile (rete ciclabile e heatmap), sulla qualità dell'aria (PM₁₀ e PM_{2,5} in primis) e sull'incidentalità hanno preceduto la fase di coinvolgimento dei partecipanti.

A seguire, attraverso la piattaforma Mentimeter, è stato richiesto ai partecipanti di esprimersi in merito a priorità, obiettivi, criticità e strategie, al fine di poter raccogliere il loro punto di vista per la migliore definizione delle strategie del piano.

Gli stakeholder presenti hanno indicato, in ordine di rilevanza, le priorità che dovrebbero essere maggiormente considerate tra gli obiettivi presenti nel PUMS, che vengono di seguito in ordine di importanza percepita:

- 1) Miglioramento della qualità dello spazio stradale urbano
- 2) Riequilibrio modale della mobilità
- 3) Miglioramento del TPL
- 4) Miglioramento della qualità dell'aria
- 5) Miglioramento della accessibilità sostenibile delle merci
- 6) Riduzione delle emissioni di CO₂ da traffico veicolare
- 7) Riduzione del tasso di motorizzazione
- 8) Miglioramento dell'accessibilità di persone – TPL/soluzioni di sharing mobility
- 9) Riduzione dei consumi di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
- 10) Riduzione dell'incidentalità stradale
- 11) Miglioramento dell'inclusione sociale

Sono state inoltre suggerite le seguenti strategie per migliorare il sistema di mobilità e vivibilità del Centro Storico, da includere nel PUMS.

- Migliorare il rapporto tra spazi pedonali e spazio destinato alla circolazione dei veicoli a motore
- Scoraggiare nel centro storico le auto a favore di TPL, bici e pedoni.
- Scoraggiare la sosta lunga legata agli spostamenti "casa-lavoro"
- Incentivare Zone 30 e residenziali in cui coesistono e sono condivisi gli spazi stradali
- Realizzare percorsi ciclabili, ben collegati e sicuri
- Estendere le Zone 30 in città
- Come è accaduto con Piazza Kennedy, prevedere prima della realizzazione di nuove ZTL o aree pedonali progetti di riqualificazione ed eventuali nuovi parcheggi
- Attivare azioni che favoriscano l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale per l'accesso alle ZTL e parcheggi
- Fermate TPL ricalibrate sui punti di interesse
- Incentivare l'insediamento di nuove attività
- Parcheggi di facile utilizzo, ciclabili messe in sicurezza, aree pedonali senza sosta selvaggia di corrieri
- Gli interventi sulla mobilità devono essere pensati in modo coordinato con politiche di riqualificazione, miglioramento dell'arredo urbano, e piano dei parcheggi. Studio e cura degli arredi urbani, in chiave viabilità e turistico/culturale
- Utilizzare le novità previste dal nuovo codice della strada per favorire la mobilità ciclabile nel centro e in città
- Potenziamento dei parcheggi di attestamento al centro eliminando i percorsi di attraversamento
- Coordinamento dei vari strumenti di programmazione territoriale PUG - PUMS.
- Creare una o più navette elettriche che collegano il Centro storico con parcheggi esterni al Centro Storico in modo circolare e continuo
- Realizzare parcheggi multipiano, come quello attuale, intorno al Centro



- Ridurre i parcheggi e gli spazi per le auto. Aumentare gli spazi pedonali creando zone di pregio e maggiormente vivibili
- Promuovere l'azione di ampliamento delle aree pedonali già avviata
- Evitare l'ingresso in via Cavour ai corrieri creando stalli nelle vie perpendicolari ad essa per carico scarico

4.3.9 Mobilità casa-scuola

Tabella 4-12: Scheda riassuntiva del focus group dedicato alla mobilità casa-scuola

Tematiche	
Interlocutore principale	Rappresentati delle Direzioni didattiche Associazione Tralenuvole Assessorato scuola-formazione Polizia Locale FIAB
Contenuto della presentazione	Mappatura degli edifici scolastici Esito del sondaggio online: abitudini di mobilità degli studenti Matrici origine/destinazione ISTAT Risultati delle indagini sul TPL Principali iniziative promozionali Diffusione della figura del mobility manager Incidentalità under-14 Inquinamento Tasso di motorizzazione
Principali oggetti di discussione	Sicurezza stradale Aree di quiete scolastiche Principali iniziative promozionali Mobility manager scolastici Rapporto scuola-famiglie TPL



Il tema della mobilità casa-scuola è stato affrontato sotto molteplici aspetti, partendo da una mappatura degli edifici scolastici e universitari, corredata dalla localizzazione dei servizi legati alla scuola. Di interesse i dati dell'indagine online e di quella condotta in autunno sul TPL inerenti al tema in oggetto: si sono descritte le abitudini di mobilità degli studenti e riportate le criticità da loro riscontrate. Si sono ripercorse le principali iniziative intraprese da START Romagna, dall'Amministrazione e dalle scuole stesse per rendere sostenibili gli spostamenti casa-scuola, tra cui la specifica campagna per gli abbonamenti al TPL, il Pedibus, ecc. Particolare attenzione è stata rivolta alla nomina dei mobility manager scolastici e alle aree di quiete scolastiche. Durante la discussione successiva alla presentazione è stata a più riprese sottolineata l'importanza del Mobility Manager scolastico - spesso non presente nelle scuole - come figura di riferimento fondamentale per avviare e dare continuità alle iniziative promosse sul territorio con il CEAS (in collaborazione con Associazione tra le nuvole) per incrementare il numero di percorsi da attivare con il Pedibus, e con FIAB per promuovere gli spostamenti in bici, oltre alle agevolazioni per il TPL.

Rispetto all'identificazione delle principali barriere ad una più ampia diffusione delle iniziative avviate negli ultimi anni, gli stakeholder presenti hanno indicato quanto segue:

- Mancanza di zone protette intorno alle scuole
- Non piena valorizzazione della figura del Mobility Manager scolastico
- Necessità di sensibilizzare le famiglie alla cultura della bici.
- Sicurezza dei percorsi
- Mancanza di una "bicipolitana".
- Mancanza di "strade scolastiche"
- Mancanza di adeguate aree di sosta nei punti di partenza per i veicoli degli accompagnatori
- Difficoltà a cambiare le abitudini e diffidenza riferite alla sicurezza per l'adesione alle iniziative
- Mancanza di una volontà politica unitaria e univoca, anche se scomoda o controcorrente.
- Lasciare gli spazi scolastici liberi dalle auto.
- Mancanza di confronto e lavoro congiunto tra i vari uffici pubblici: l'istruzione Infanzia deve partecipare attivamente
- Scarsa informazione e coinvolgimento verso le famiglie
- Insufficiente educazione dei ragazzi e delle loro famiglie all'impiego di mezzi alternativi all'auto
- Eccesso di auto in prossimità delle scuole
- I percorsi ciclabili casa lavoro non sono sempre connessi e sicuri
- Mancanza di informazione dei genitori sui danni da inquinamento atmosferico e da rumore
- Eccessiva facilità di accesso delle auto ai plessi e istituti scolastici

Considerata l'importanza della figura del MM scolastico, è stato richiesto di indicare le cause che determinano la limitata diffusione dei Piani di Spostamento Casa-Scuola, tra le quali sono state segnalate:

- Scarso interesse dei dirigenti scolastici, che intendono il loro ruolo esclusivamente relegato all'interno del perimetro scolastico.
- Scarsa valorizzazione del lavoro del MM e mancanza di gratifiche legate al ruolo
- Mancanza di comunicazione tra scuola e famiglia
- Scarsa sensibilità da parte delle famiglie e scarso coinvolgimento dei dirigenti
- Il potere decisionale dei MM è limitato dai Dirigenti, che non si affidano a queste figure.
- Mancanza di una presa di coscienza della scuola dell'importanza di questo tema
- Mancanza di formazione continua a queste figure, che si sentono abbandonate
- Scarso interesse degli insegnanti. Non è stato comunicato efficacemente il ruolo del MM
- Assenza di normativa sindacale
- Scarsa consapevolezza del mondo della scuola dell'importanza di nuove forme di mobilità per ridurre inquinamento e congestione e migliorare la salute dei bambini e ragazzi
- Necessario maggiore intervento del Servizio Istruzione



- Necessità di far conoscere meglio alle famiglie il servizio bicibus, anche in un contesto di piano della mobilità

Riguardo alle ulteriori iniziative che potrebbero incidere favorevolmente sul cambio dei comportamenti negli spostamenti quotidiani casa-scuola emergono:

- Limitazione alle auto in prossimità delle scuole
- Un sistema di percorsi ciclabili raccordati e sicuri per il casa-scuola anche utilizzando le nuove regole del codice della strada
- Incentivare con crediti formativi i ragazzi.
- Lavorare sulla formazione delle famiglie.
- Iniziative formative mirate e continuative
- Rimaggiamento dei percorsi che de facto diventano più sicuri
- Maggiore azione di informazione da parte del personale docente
- Premiare atteggiamenti virtuosi (ore ferie per docenti MM? Crediti formativi? Note di merito per la scuola. Premi tangibili)
- Attuare progetti specifici a termine (es. Siamo Nati per camminare)
- Premi per le famiglie (es. riduzione tasse)
- Strade scolastiche
- Intense attività di formazione a insegnanti, famiglie e ragazzi per l'impiego della bicicletta
- Un miglioramento della qualità del TPL
- Non dimentichiamo mai che più bici = meno auto = meno incidenti = più sicurezza
- Utilizzare gli strumenti dati dal cdc sulle corsie ciclabili e similari che contribuiscono alla sicurezza ed al collegamento dei percorsi

Da ultimo, in riferimento alle strategie che dovrebbero essere adottate nel PUMS per promuovere iniziative di mobilità sostenibile negli spostamenti casa-scuola.

- Nomina del MM in tutti gli istituti scolastici
- Limitare l'accesso delle auto nelle aree dei plessi e degli istituti scolastici
- Creare linee di arrivo dedicate per ogni plesso
- Migliorare la qualità del TPL al servizio delle scuole
- Supportare le attività concrete con campagne di informazione e formazione per elevare la consapevolezza sulla mobilità sostenibile
- Creare punti di sosta nonché di raccordo per poi raggiungere i plessi scolastici a piedi
- Necessità di una piattaforma comune per la redazione dei PSCL
- Migliorare la rete di percorsi ciclabili connessi e sicuri in città e nel forese anche finalizzati al casa-lavoro
- Prevedere fermate per bicibus e pedibus
- Utilizzare tutti gli strumenti del cds che non hanno bisogno del regolamento attuativo poiché emesso in stato "emergenziale"
- Confrontarsi con l'amministrazione per rivedere la circolazione veicolare intorno alle scuole.
- Creare aree protette per tutta la mattina
- Creare momenti formativi periodici per Dirigenti Scolastici e MM.
- Coordinare tavoli di lavoro con altri uffici pubblici preposti
- Diffondere la cultura alla Mobilità Sostenibile
- Creare più aree di quiete scolastica
- Stimolare un maggior confronto dei MM con MM d'area e Dirigenti scolastici



5 Fase 3: Orienteering strategico

L'obiettivo di questa fase del processo di partecipazione è contribuire all'aggiornamento delle strategie del PUMS, del PGTU, del Piano del TPL. Tale fase ha immediatamente seguito i focus group, in quanto è proprio a partire dalle evidenze emerse in queste occasioni che avviene una rilettura critica delle strategie, con conseguente aggiornamento delle stesse.

I tavoli tecnici, già menzionati come prosecuzione del dialogo con gli stakeholder instauratosi durante la fase di ascolto del territorio, hanno visto la partecipazione dei componenti del gruppo di lavoro, dei referenti dell'Amministrazione e il coinvolgimento attivo dei portatori di interesse e delle istituzioni competenti coinvolti sulle specifiche tematiche.

In questo capitolo del documento si riportano, nell'ordine: le evidenze raccolte nelle fasi precedenti del processo di partecipazione; l'aggiornamento delle strategie; il contenuto dei tavoli tecnici.

5.1 Organizzazione delle evidenze raccolte nella fase di ascolto del territorio

Si riportano in questa sezione le principali evidenze del processo di ascolto della popolazione e degli stakeholders, aggregate sulla base della strategia a cui esse sono riferite. Le stesse possono essere sia criticità emerse che suggerimenti per indirizzare le azioni verso gli aspetti che risultano prioritari agli occhi della cittadinanza. L'immagine sottostante (Figura 5-1) contiene le parole chiave contenute nelle evidenze dei focus group.



Figura 5-1: Word cloud generata dalle evidenze emerse durante la fase di ascolto del territorio



Strategia 0 – Valorizzazione degli aspetti positivi legati ai cambiamenti eccezionali legati alla pandemia

TPL

- La pandemia ha permesso di accedere a nuove risorse economiche.
- I tagli del personale (es. autisti) possono rappresentare un problema.

Mobilità ciclabile

- Il PNRR porta risorse da investire anche sulle infrastrutture legate alla ciclabilità, sfruttando anche l'interesse mostrato dalla Regione Emilia-Romagna su infrastrutture quali la Ciclovia Adriatica.

Mobilità casa-lavoro e casa-scuola

- Le iniziative già avviate in passato devono essere ai nuovi standard dettati dalla pandemia (es. scaglionamento ingressi a scuola).
- Potenziare il lavoro agile/lavoro da casa quando possibile.

Strategia 1 - Integrazione tra politiche di mobilità, territoriali e ambientali

TPL

- La componente studentesca dell'utenza merita particolari attenzioni
- A causa della razionalizzazione dei servizi, nel Forese si è riservata particolare attenzione agli studenti, talvolta trascurando altre classi di utenti.

Mobilità ciclabile

- I commercianti stessi possono essere favorevoli ad interventi per la sostenibilità.
- Alcune iniziative/interventi non sono pubblicizzate a sufficienza
- La ciclovia Adriatica è apparsa come un'infrastruttura di grande interesse, che potrebbe essere sviluppata anche sfruttando l'interesse mostrato dalla Regione Emilia-Romagna.

Mobilità casa-lavoro e casa-scuola

- Occorre fornire incentivi tanto ai presidi/aziende per la nomina dei MM, quanto ai docenti per la loro candidatura.
- Occorre fornire alle aziende e alle scuole chiare indicazioni per la definizione dei PSCL/PSCS, e l'utilizzo di piattaforme, strategie ed indicatori comuni può favorire la loro redazione.
- Il dialogo tra i MM aziendali/scolastici e il MM d'area deve essere costante.
- Le scuole e le aziende devono educare e sensibilizzare maggiormente alla sostenibilità, soprattutto, nel primo caso, i genitori degli studenti.

Mobilità turistica

- Si potrebbero mappare le fontane pubbliche per ridurre l'uso di plastica, in particolare lungo gli itinerari ciclabili.

Mobilità inclusiva

- L'identificazione dei percorsi più trafficati da specifiche classi di utenti permetterebbe una gerarchizzazione delle priorità d'intervento, oltre che la realizzazione di veri e propri itinerari dedicati a loro più accessibili.
- Le campagne di educazione e sensibilizzazione sui giusti comportamenti da praticare, nonché quelle di informazione sulle iniziative in corso, devono essere indirizzate alla popolazione tutta.



Strategia 2 – Potenziamento infrastrutture e servizi TPL

TPL

- START Romagna ha redatto un piano per rendere le fermate accessibili ai soggetti con disabilità (in particolare motoria). Ad oggi sono state adeguate 35 fermate.
- Occorre un maggiore dialogo con i MM scolastici.

Mobilità ciclabile

- Occorre recepire le indicazioni del codice della strada riguardo la segnaletica orizzontale e verticale.
- La ciclabilità elettrica è anche inclusiva in quanto viene ampliata la platea dei possibili fruitori.

Mobilità casa-lavoro e casa-scuola

- Occorre favorire l'individuazione di aree per il ritrovo di studenti che poi si muovono insieme.
- I servizi di mobilità devono adattarsi allo specifico ambito territoriale coperto.

Logistica città-porto

- Il traffico di mezzi pesanti deve ostacolare il meno possibile quello dei lavoratori che quotidianamente si dirigono verso la zona del porto.
- I lavoratori devono potersi recare presso le aree industriali anche senza mezzo proprio.
- I MM possono dare il loro contributo allo shift modale.

Mobilità turistica

- La ciclovia Adriatica è apparsa come un'infrastruttura di grande interesse, che potrebbe essere sviluppata anche sfruttando l'interesse mostrato dalla Regione Emilia-Romagna.
- I servizi TPL dovrebbero inserirsi sugli itinerari ricorrenti tra i turisti e non percorribili a piedi, senza entrare in conflitto con la mobilità pedonale all'interno del centro storico.
- Le infrastrutture ciclabili devono collegare il centro storico con le zone più esterne, ma non essere d'intralcio al traffico pedonale nel centro storico.
- Il potenziamento del terminal di Porto Corsini è un'opportunità che va colta ma richiede adeguamenti infrastrutturali sulla direttrice centro storico – Lidi

Mobilità inclusiva

- Le fermate e i percorsi tattili devono tenere conto di tutte le forme di disabilità, non solo quella motoria.
- Non dovrebbero mancare servizi TPL verso i luoghi e negli orari di maggiore interesse per gli utenti non muniti di mezzo proprio.
- I collegamenti da/per il forese sono attivi solo in finestre temporali limitate.

Centro storico

- La manutenzione e la qualità delle infrastrutture viarie deve essere una priorità.

Strategia 3 – Perseguimento dello shift modale verso i modi di trasporto a minore impatto ambientale e sociale

Mobilità ciclabile

- Particolare attenzione va rivolta all'intermodalità treno-bicicletta.

Mobilità casa-lavoro e casa-scuola



- Occorre una maggiore informazione delle famiglie al fine di abbattere pregiudizi su alcune forme di trasporto.
- Incentivi (come una maggiore flessibilità sugli orari di lavoro) dovrebbero essere forniti a chi non si reca a lavoro con la propria auto.

Mobilità turistica

- Occorre introdurre misure che permettano l'intermodalità.
- Manca un servizio di bike sharing.

Strategia 4 – Revisione sistema della sosta

Mobilità turistica

- La domanda di sosta andrebbe soddisfatta presso i parcheggi scambiatori e non nel centro storico.

Mobilità inclusiva

- La sosta dei veicoli e delle biciclette non deve rappresentare un ostacolo per gli spostamenti dei soggetti con disabilità.
- Le fermate e i percorsi tattili devono tenere conto di tutte le forme di disabilità, non solo quella motoria.

Strategia 5.a. – Incremento della qualità dello spazio pubblico: Città accessibile a tutti

Mobilità inclusiva

- Occorre definire o ereditare da altri Stati dei criteri di progettazione degli spazi urbani che tengano conto delle esigenze delle persone con disabilità.
- I servizi TPL dovrebbero inserirsi sugli itinerari ricorrenti tra i turisti e non percorribili a piedi, senza entrare in conflitto con la mobilità pedonale all'interno del centro storico.

Strategia 5.b. – Incremento della qualità dello spazio pubblico: città a rischio zero

Mobilità casa-lavoro e casa-scuola

- Occorre insistere sulla regolamentazione del traffico nei luoghi di aggregazione e nelle finestre temporali critiche.

Strategia 6 – Riduzione della dipendenza dell'uso dell'auto

TPL

- Le limitazioni alla circolazione sono uno strumento che punisce i meno abbienti senza rendere più appetibile il TPL.
- Occorrerebbe sincronizzare le partenze dei bus con gli arrivi dei treni.

Mobilità ciclabile

- Eventuali servizi di bike sharing dovrebbero essere attivi anche e soprattutto nei giorni festivi.

Mobilità casa-lavoro e casa-scuola

- Occorre introdurre misure di limitazione alla circolazione veicolare nei pressi delle scuole in corrispondenza degli orari di ingresso/uscita.



Centro storico

- Occorre sfavorire la sosta nelle aree di pregio del centro storico, indirizzando i veicoli verso l'esterno

Strategia 7 – Contributo al processo di decarbonizzazione del settore privato e pubblico/ aziendale

TPL

- L'ampia disponibilità di fondi potrebbe permettere un ammodernamento della flotta.

Logistica città-porto

- Una distinzione va fatta tra i mezzi EURO 5/6 e quelli più inquinanti, andando a regolamentare la circolazione di questi ultimi in particolare.
- Occorre tenere conto delle alternative ai tradizionali diesel (LNG).
- Il trasporto ferroviario è la principale via per evitare problemi di inquinamento e congestione.

Mobilità turistica

- I mezzi che collegano gli eventuali parcheggi scambiatori con il centro storico potrebbero essere elettrici.

Centro storico

- Occorre regolamentare gli ingressi di certi tipi di veicolo nel centro storico, dando priorità a quelli più sostenibili.

Strategia 8 – Digitalizzazione del settore dei trasporti

TPL

- La collaborazione pubblico-privata ha portato alla sperimentazione dell'applicazione SHOTL (trasporto on demand) presso S.P. in Vinci.

Logistica città-porto

- I dati dei flussi (raccolti ad esempio tramite spire o telecamere) possono essere interessanti al fine di un costante monitoraggio del traffico.

Mobilità inclusiva

- Occorre munire le fermate più strategiche di strumenti per le informazioni in tempo reale ai viaggiatori.
- Su ogni autobus le fermate andrebbero annunciate da un altoparlante.
- Il funzionamento di eventuali app per i trasporti non dovrebbe cambiare di città in città.

Strategia 9 – Sostegno allo sviluppo sostenibile della logistica e della portualità

Logistica città-porto

- Il Ponte Mobile deve permettere il passaggio di elevati flussi di mezzi pesanti.
- Promuovere e supportare lo spostamento delle merci su ferrovia per le lunghe distanze e per trasporti eccezionali
- Potenziamento del trasporto ferroviario tramite interventi su destra e sinistra Candiano

Mobilità turistica



- Il potenziamento del terminal di Porto Corsini è un'opportunità che va colta ma richiede adeguamenti infrastrutturali sulla direttrice centro storico-Lidi.

Strategia 10 – Ottimizzazione dei processi di distribuzione delle merci nell'ultimo miglio

City logistics

- Per una migliore gestione degli spazi sarebbe opportuno fornire indicazioni per il coordinamento e l'organizzazione delle zone di carico/scarico.
- Andrebbero monitorati gli accessi al centro storico per le consegne.
- Le attività stesse potrebbero trovare dei vantaggi nello sviluppo dell'e-commerce.
- Raggruppare in alcune finestre temporali specifiche gli accessi per le consegne.

Centro storico

- Occorre ricordare che quando c'è rottura di carico anche i costi si moltiplicano.
- Valutare l'introduzione di azioni alternative per la consegna delle merci alle attività.

5.2 Risultati della fase di ascolto: aggiornamento delle strategie

A partire dalle evidenze che il confronto con la cittadinanza e gli stakeholder ha permesso di raccogliere le strategie hanno subito delle integrazioni rispetto a quanto originariamente definito per le stesse. Nella tabella che segue sono riportate le strategie nella loro forma estesa, alla luce della ridefinizione occorsa in seguito alla fase di ascolto del territorio.

Tabella 5-1: Lista delle strategie in forma estesa e aggiornata

Numero	Descrizione della strategia
0	Valorizzazione degli aspetti positivi legati ai cambiamenti eccezionali occorsi negli ultimi due anni di pandemia da SARS-CoV-2 e loro trasformazione in opportunità per guidare le strategie di miglioramento della mobilità e della qualità della vita delle persone che vivono e lavorano nella città di Ravenna o che la visitano.
1	Integrazione tra politiche di mobilità, territoriali e ambientali, nella consapevolezza che sostenibilità ambientale è strettamente correlata ad un modello efficiente di mobilità, ma dipende anche dalle scelte localizzative delle attività, delle residenze e dei servizi (cfr. città dei 15 minuti). Lo scenario di mobilità deve quindi tenere in conto le scelte e le dinamiche territoriali, contribuendo allo stesso tempo a risolvere con interventi infrastrutturali mirati – e quindi non indifferenziati – alcune puntuali e acclamate criticità della rete viaria principale.
2	Potenziamento delle infrastrutture ma soprattutto dei servizi dedicati alla mobilità collettiva, ciò al fine di incrementare l'offerta dei servizi di TPL – sia gomma che ferro, compresa la loro integrazione nel nodo della stazione di Ravenna – con l'obiettivo di assicurare connessioni stabili, efficaci e funzionali per tutti gli utilizzi e gli utenti all'interno di un ambito territoriale dalle caratteristiche fisiche e urbanistiche assai variegata ma sempre meritevoli di essere servite da un sistema di trasporto pubblico di qualità. Ciò si traduce nella necessità di consolidare il ruolo del TPL urbano, promuovere il ruolo della rete suburbana nel collegamento con i lidi e con le frazioni del forese più prossime al capoluogo, nonché innalzare i livelli di servizio offerti alle altre località del forese dai servizi extraurbani e/o da nuovi servizi a chiamata.
3	Perseguimento dello shift modale verso i modi di trasporto (e loro combinazione) a minor impatto ambientale e sociale, mettendo in campo azioni mirate a favore della mobilità collettiva (cfr. punto precedente), ciclabile (completamento della rete, innalzamento degli standard



	qualitativi e di usabilità, potenziamento dei servizi – anche per la fruizione culturale e turistica) e pedonale (realizzazione e messa in sicurezza dei percorsi, diffusione delle aree a privilegio pedonale, riqualificazione dello spazio pubblico), ma anche mediante il rafforzamento delle misure di regolazione del traffico veicolare (ZTL, AP, LEZ – anche in relazione alle esigenze stagionali) nonché lo sviluppo di azioni di sensibilizzazione e informazione.
4	Superamento graduale del modello tradizionale prevalentemente basato sulla sosta diffusa in tutto lo spazio pubblico, perseguendo politiche di regolamentazione, tariffazione e controllo della sosta nonché realizzando interventi – alle diverse scale – di rimozione delle possibilità di sosta nelle aree di maggior pregio (aree storiche e naturalistiche), delimitazione fisica degli spazi di sosta, interruzione della continuità lineare della sosta a raso (per l’ampliamento di marciapiedi e/o l’inserimento di rastrelliere per biciclette) e realizzazione di parcheggi fuori strada attrezzati e controllati (di attestamento e scambiatori periferici, questi ultimi coerenti con la nuova struttura della rete del TPL).
5.a.	Incremento della qualità dello spazio pubblico come fattore per orientare le politiche di mobilità, che si declina secondo due macro-temi: città accessibile a tutti – la struttura demografica e il progressivo invecchiamento della popolazione impongono di travalicare il tradizionale approccio che confina il tema della accessibilità nell’alveo delle azioni a favore dei soggetti portatori di disabilità per divenire un fattore guida nella pianificazione e progettazione dello spazio pubblico e dell’accesso ai servizi di mobilità (universal design), in particolare il TPL promuovendo un graduale adeguamento dell’accessibilità a tutte le fermate della rete.
5.b.	Incremento della qualità dello spazio pubblico come fattore per orientare le politiche di mobilità, che si declina secondo due macro-temi: città a rischio zero – assumendo come priorità nella definizione delle scelte del Piano l’azzeramento del numero degli incidenti stradali con vittime e feriti gravi. Da un lato, la moderazione diffusa della velocità è riconosciuta come elemento indispensabile per rendere compatibili i diversi usi dello spazio pubblico da parte di tutti gli utenti della strada (zone 30); dall’altro, occorre mettere in atto iniziative volte a incrementare le condizioni di sicurezza nella circolazione sulle direttrici di accessibilità al porto e ai percorsi principalmente interessati dal traffico dei mezzi pesanti.
6	Riduzione della dipendenza dell’uso dell’auto, in particolare negli spostamenti di breve/media distanza e durante le finestre temporali critiche, attraverso misure di riduzione del tasso di motorizzazione nel comune che lo allineino a quello delle città europee (oggi circa 35 auto ogni 100 abitanti, contro le oltre 70 auto per 100 abitanti di Ravenna) e azioni di disaccoppiamento tra possesso dei veicoli e uso indiscriminato degli stessi, quali ad esempio quelle di incentivazione di sistemi di mobilità condivisa motorizzata (car e van sharing) e a basso impatto (bike e cargo-bike sharing, micro mobilità).
7	Contributo al processo di decarbonizzazione del settore privato (es. auto elettriche) e pubblico/aziendale (es. mezzi del trasporto pubblico) sulla base dei target fissati dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), della Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un’infrastruttura per combustibili alternativi (DAFI) e di quanto indicato nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), anche in considerazione del ruolo che Ravenna potrà avere come hub della produzione e stoccaggio di energia rinnovabile (eolico, fotovoltaico e idrogeno).
8	Digitalizzazione del settore dei trasporti tramite l’attuazione e lo sviluppo di una “centrale” a supporto del governo della mobilità che metta a sistema le funzioni di monitoraggio, gestione, informazione, integrazione e transazione (flussi veicolari, trasporto pubblico, aree soggette a regolamentazione, sosta, ricarica veicoli elettrici, servizi MaaS presenti e previsti sul territorio), e che si interfacci con i sistemi di navigazione e mappatura digitale (informazioni in tempo reale, itinerari, disponibilità parcheggi, geofencing).
9	Sostegno allo sviluppo della logistica e della portualità, anche in considerazione dei rilevanti investimenti in corso e previsti aventi come obiettivo l’incremento della capacità e dell’efficienza



del sistema, e in ultimo della sua concorrenzialità. Ciò dovrà essere realizzato senza ulteriori aggravamenti delle condizioni ambientali locali e di benessere della collettività, ma al contrario perseguendo azioni che concorrono alla riduzione degli impatti negativi delle attività portuali (cold ironing, elettrificazione delle banchine) e di trasporto (maggiore utilizzo del mezzo ferroviario, definizione di itinerari preferenziali, flotta a minor impatto, soluzioni di mobilità sostenibile per gli addetti).

- 10 Ottimizzazione dei processi di distribuzione delle merci nell'ultimo miglio, anche in relazione alla diffusione dei servizi B2C (commercio on-line), limitando l'impatto sulla vivibilità e fruibilità dello spazio pubblico e al contempo garantendo condizioni di esercizio più favorevoli agli operatori virtuosi. In questo ambito si fa strada la necessità di stimolare un modello di distribuzione sostenibile delle merci sia nel centro storico che nelle località del litorale (es. quelle interessate dalla realizzazione del Parco Marittimo) attuando azioni di green logistics e ciclogistica quale risposta ai bisogni finali della catena distributiva.

5.3 Verso gli scenari di piano: i tavoli tecnici

Con i tavoli tecnici ci si avvia verso la conclusione del percorso di partecipazione del PUMS di Ravenna. Essi si sono tenuti in seguito ai focus group, ossia tra febbraio e aprile 2022 in modalità on-line. L'obiettivo di questi incontri è stato di dare continuità al dialogo con gli stakeholder instauratosi con i focus group.

In realtà questa non è una fase afferente esclusivamente alla comunicazione, anzi: il carattere tecnico è a tratti predominante. Ciascuno degli incontri è iniziato con una breve presentazione della tematica, alla quale è seguito il contributo degli stakeholder. Questo è stato finalizzato in particolare ad identificare gli interventi da considerare nella definizione dello scenario (o degli scenari) di piano del PUMS.

Tabella 5-2: Calendario dei tavoli tecnici

	Tematica del tavolo tecnico	Data
1	Mobilità città-Porto	28/02/2022
2	City logistics	01/03/2022
3	Mobilità ciclabile	07/03/2022
4	Progetti urbani	17/03/2022
5	Assessorato Urbanistica	17/03/2022
6	Lavori pubblici e PNRR	22/03/2022
7	Ambiente	22/03/2022
8	Sosta	29/03/2022
9	Assessorato Mobilità	06/04/2022
10	Provincia di Ravenna	06/04/2022
11	Mobilità ciclabile (2)	07/04/2022
12	Regione Emilia-Romagna	14/04/2022
13	Stazione-Darsena	22/04/2022
14	Ferroviario	27/04/2022
15	TPL	28/04/2022

Segue una tabella riassuntiva dei principali contenuti per ciascun tavolo tecnico. In ogni tabella si riporta anche chi ha interloquuto con il gruppo di lavoro e con l'Amministrazione, di volta in volta rappresentata dai membri degli uffici maggiormente toccati dalla tematica del tavolo.



5.3.1 Mobilità città-Porto

Tabella 5-3: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico dedicato alla mobilità città-porto

Interlocutore principale	AdSP
Argomenti di discussione	Terminal crociere di Porto Corsini e relative aree di sosta Progetto HUB portuale – ferroviario Interferenze tra traffico veicolare privato e rete ferroviaria Miglioramento dell'accessibilità Digitalizzazione dei varchi e degli accessi Aree logistiche retroportuali Ravenna Green port e rapporto città-porto

5.3.2 City logistics

Tabella 5-4: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico dedicato alla city logistics

Interlocutore principale	Associazioni di categoria
Argomenti di discussione	Domanda e offerta di logistica urbana Rilievo delle attività commerciali all'interno della ZTL

5.3.3 Mobilità ciclabile

Tabella 5-5: Scheda riassuntiva del primo tavolo tecnico dedicato alla mobilità ciclabile

Interlocutori principali	Comune di Ravenna – Servizio Strade FIAB
Argomenti di discussione	Piani particolareggiati di zona del traffico e della circolazione Infrastruttura ciclabile a Marina Romea Infrastruttura ciclabile Ravenna-Bologna Ciclovia Adriatica

5.3.4 Assessorato Urbanistica

Tabella 5-6: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico con l'Assessorato all'urbanistica

Interlocutori principali	Comune di Ravenna Progettisti (MATE, Studio Gasparrini)
---------------------------------	--



Argomenti di discussione	Rete ciclabile Connessione Ravenna – Porto Corsini Servizio di trasporto su idrovia Sistema meccanizzato su infrastruttura in sede propria Metro-ferrovia e fermata Mirabilandia
---------------------------------	--

5.3.5 Progetti urbani

Tabella 5-7: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico dedicato ai progetti urbani

Interlocutore principale	Comune di Ravenna – Servizio Progettazione e Gestione Urbanistica
Argomenti di discussione	Pianificazione degli interventi nel centro urbano Pianificazione degli interventi nel litorale Pianificazione degli interventi destinati a funzione logistica Focus sugli interventi in Darsena

5.3.6 Lavori Pubblici e Progetti PNRR

Tabella 5-8: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico dedicato ai lavori pubblici e ai progetti PNRR

Interlocutore principale	Comune di Ravenna - Area infrastrutture civili e programmazione triennale dei lavori pubblici
Argomenti di discussione	Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2022-2024 Finanziamenti dal PNRR Ciclovia Adriatica Nodi critici

5.3.7 Ambiente

Tabella 5-9: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico dedicato all'ambiente

Interlocutore principale	Comune di Ravenna - Servizio Ambiente
Argomenti di discussione	Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) Gestione delle aree naturali e dei percorsi ciclabili Connessioni con ARPAE Energie rinnovabili



5.3.8 Assessorato Mobilità

Tabella 5-10: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico con l'Assessorato alla mobilità

Interlocutore principale	Progettisti
Argomenti di discussione	Piano delle Aree di Quietè scolastiche Sinergie tra Piano delle Aree di Quietè scolastiche e PUMS PEBA e PUA (2019) Sinergie tra PEBA/PUA e TPL

5.3.9 Sosta

Tabella 5-11: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico dedicato alla sosta

Interlocutore principale	AZIMUT
Argomenti di discussione	Fasce per la tariffazione della sosta Interventi sui singoli ambiti Offerta di sosta nel litorale Navetto Mare e parcheggi scambiatori

5.3.10 Mobilità ciclabile (2)

Tabella 5-12: Scheda riassuntiva del secondo tavolo tecnico dedicato alla mobilità ciclabile

Interlocutore principale	Comune di Ravenna – Servizio Strade FIAB
Argomenti di discussione	Biciplan – rete regionale e provinciale Biciplan – rete comunale

5.3.11 Provincia Ravenna

Tabella 5-13: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico con la Provincia di Ravenna

Interlocutore principale	Provincia di Ravenna
Argomenti di discussione	PTAV e PTCP Workshop organizzati Rete infrastrutturale di appartenenza al demanio provinciale Mobilità ciclabile



5.3.12 Regione Emilia-Romagna

Tabella 5-14: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico con la Regione Emilia-Romagna

Interlocutore principale	Regione Emilia-Romagna
Argomenti di discussione	Piano del trasporto pubblico (extraurbano) Protocolli d'intesa RER-RFI Nodi principali Ciclovia Adriatica Elettrificazione della flotta

5.3.13 Incontro stazione-Darsena

Tabella 5-15: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico dedicato all'hub Stazione-Darsena

Interlocutore principale	Progettisti (Caveja studio)
Argomenti di discussione	Progetto HUB Stazione-Darsena Focus su singole opere

5.3.14 Ferroviario

Tabella 5-16: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico dedicato al trasporto ferroviario

Interlocutore principale	RFI
Argomenti di discussione	Progetto HUB Stazione-Darsena Passaggio a livello di Canale Molinetto Allacci con i terminal

5.3.15 TPL

Tabella 5-17: Scheda riassuntiva del tavolo tecnico dedicato al TPL

Interlocutore principale	START Romagna
Argomenti di discussione	Piano del trasporto pubblico Sistemi Park&Ride Traghetto Porto Corsini



SERVIZI DI REDAZIONE DI PIANI, STUDI DI MOBILITÀ E TRAFFICO
DELL'INTERO TERRITORIO DEL COMUNE DI RAVENNA
**PUMS | DOCUMENTO DI SINTESI DELLE ATTIVITÀ DI
PARTECIPAZIONE E COMUNICAZIONE**



META
mobilità
economia
territorio
ambiente





6 Considerazioni di riepilogo e divulgazione dei risultati

La fase di partecipazione e comunicazione ha accompagnato tutte le attività di redazione dei piani, studi di mobilità e traffico dell'intero territorio del Comune di Ravenna e in modo particolare il PUMS. Ai fini ultimi del processo partecipativo sono infatti essenziali sia l'ascolto della voce dei cittadini e degli stakeholder, che la comunicazione di quanto emerge in seguito a ciascuna fase dell'aggiornamento del PUMS.

Durante questi anni di pandemia da Covid, le abitudini di mobilità e il modo di percepire la mobilità è radicalmente mutato, facendo emergere nuovi bisogni e nuove soluzioni. La possibilità quindi di aggiornare il PUMS del Comune di Ravenna in un contesto così mutato quindi fornisce grandi opportunità. Ciascuna iniziativa portata avanti nel corso del percorso di coinvolgimento della popolazione, ha permesso di incrementare costantemente il livello di conoscenza del territorio, dei cittadini, e degli stakeholder. L'ordine con cui le diverse fasi del processo si sono susseguite è emblematico del modus operandi del PUMS. Dopo aver annunciato l'inizio delle attività, attraverso la realizzazione di un'indagine online, si cercò il coinvolgimento dei cittadini al fine di comprendere quali criticità sono avvertite maggiormente e le soluzioni ritenute maggiormente efficaci in risposta alle stesse. Le considerazioni emerse sono state il punto di partenza nell'avviare il dialogo con gli stakeholder sui vari tavoli tematici, occasioni nelle quali gli stessi hanno potuto arricchire il confronto avviato, consentendo di affinare le strategie da perseguire con il PUMS e con gli altri strumenti di pianificazione. Nelle fasi successive del processo partecipativo, ossia con i tavoli tecnici, il dialogo, ha assunto un carattere sempre più tecnico, volto ad inquadrare al meglio gli scenari futuri.

Durante gli eventi che si sono susseguiti, le tematiche inerenti alla mobilità sono ovviamente state in primo piano, sempre affiancate da quelle relative alla sostenibilità ambientale. Nonostante nel contesto ravennate le abitudini di mobilità spesso stridano con gli obiettivi del PUMS – basti pensare all'uso massivo dell'auto privata, seppur condizionato dalla vasta estensione del territorio – si è avuta conferma del fatto che non mancano né il senso di consapevolezza ambientale, né le iniziative ad hoc da parte dell'amministrazione e delle associazioni per promuovere comportamenti alternativi. Peraltro, l'amministrazione ha più volte ribadito la necessità di ricorrere alla nomina dei mobility manager (sia in ambito scolastico che lavorativo) quale strumento per educare e sensibilizzare ulteriormente la popolazione, oltre che per rendere concreto il cambiamento delle abitudini.

Questa transizione richiede un tempo ben più lungo di quello della durata del processo partecipativo del PUMS, ma è proprio attraverso il coinvolgimento, la presa di consapevolezza su alcune tematiche e un'accurata pianificazione che si possono creare le condizioni favorevoli per ingenerare il cambiamento nei cittadini. In tale ottica, è opportuno ricordare e ribadire che tra i fini ultimi del presente documento vi è la valorizzazione dei contributi che i cittadini stessi hanno fornito durante il processo partecipativo, i quali indicano la scala delle priorità sui diversi temi affrontati, sintetizzati nei punti che seguono.

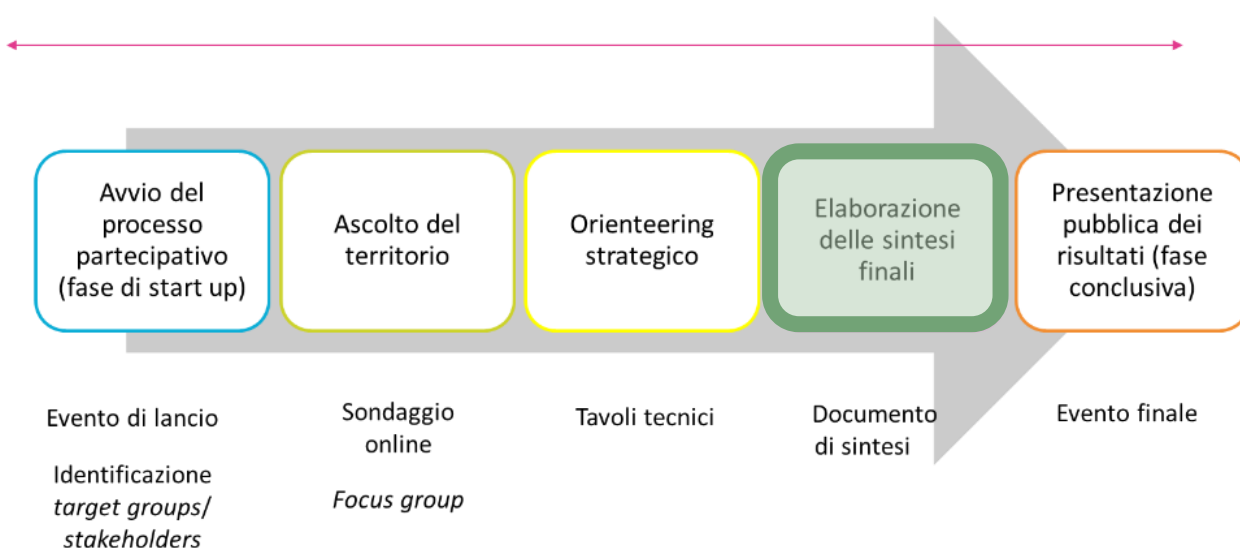


Tabella di sintesi delle priorità per i cittadini

Accessibilità	Occorre innanzitutto ricordare che le forme di disabilità sono molteplici e che ciascuna va considerata al pari delle altre. Se si escludono quelle problematiche che solo un comportamento più rispettoso da parte della popolazione può risolvere, emergono i forti collegamenti tra questo tema e il trasporto pubblico locale (TPL), essendo questa forma di trasporto molto utilizzata da chi non ha alternative: anche coordinandosi con PEBA e PAU, occorre mappare le fermate e ammodernare i mezzi del TPL, focalizzandosi su percorsi e itinerari appositamente definiti.
Ciclabilità	Le infrastrutture non mancano, ma necessitano di una migliore manutenzione e di integrazioni per essere più capillari nel territorio – soprattutto quello suburbano. La Ciclovia Adriatica e le difficoltà di alcuni lavoratori a recarsi sui rispettivi luoghi di lavoro sono gli esempi più lampanti di ciò.
Pedonalità	Molte zone della città sono già ampiamente attrezzate per rendere possibili gli spostamenti a piedi, tanto che questa è una delle modalità di trasporto più utilizzate. Tuttavia, non mancano i problemi in materia di sicurezza, soprattutto in due contesti: il traffico nei pressi degli edifici scolastici durante le ore di punta e la convivenza con gli utenti della strada in ZTL.
ZTL	Tra i temi di maggiore interesse per la ZTL vi sono la ridefinizione del piano della sosta e la city logistics. In merito al primo, con il PUMS si mira ad abbattere l'ormai datato paradigma della sosta in ogni area pubblica potenzialmente utilizzabile, a favore dei parcheggi fuori dalla carreggiata. Riguardo alla logistica urbana, in risposta alle diverse segnalazioni di disagi causati dalla sosta dei veicoli commerciali, si punta a rendere più efficiente il sistema degli accessi e quello degli stalli per il carico e lo scarico di merci.
Sicurezza stradale	La messa in sicurezza di attraversamenti pedonali, marciapiedi e piste ciclabili è stata più volte messa in evidenza dai cittadini. Coerentemente con le linee guida nazionali, particolare attenzione è rivolta agli utenti vulnerabili, tra cui gli under 14. Proprio per questo si è insistito, ad esempio, sul tema delle aree di quiete.
Mobilità turistica	Ravenna è ben attrezzata per fronteggiare i flussi turistici che da sempre interessano il centro storico e il litorale. Tra le lacune a riguardo vi sono la mancanza di servizi di sharing e l'offerta di sosta in alcune zone specifiche della città, potenziabile sfruttando maggiormente la soluzione dei parcheggi scambiatori. Ha invece avuto molto successo l'idea del Navetto Mare, tanto che si valuta un suo potenziamento.
Mobilità delle merci	Si tratta di un tema molto vicino alla popolazione, tanto nel Centro Strico, che lungo la rete stradale di circoscrizione. Occorre identificare soluzioni di trasporto meno impattanti per la distribuzione delle merci in centro storico che possano permettere una migliore vivibilità dello stesso e incrementare il livello di sicurezza ivi percepito. Tra le diverse possibili azioni



	volte a mitigare l'impatto dei mezzi commerciali sul traffico privato vi è inoltre l'incentivazione dello shift modale sa gomma a ferro per i veicoli pesanti.
Trasporto pubblico locale	Sono giunte al gruppo di lavoro diverse segnalazioni sul TPL, in particolare riferite alla zona del forese, dove i passaggi sono concentrati in poche finestre temporali e hanno frequenze basse. Anche grazie al nuovo Piano del Trasporto Pubblico, che va definendosi di pari passo col PUMS, si mira ad aumentare l'integrazione tra il trasporto su gomma e quello su ferro, e ad introdurre servizi ad hoc per risolvere i problemi specifici di alcune zone.



Il presente documento ha dunque riassunto le fasi del processo partecipativo e costituisce a tutti gli effetti la fase 4 dello stesso, ossia l'elaborazione delle sintesi finali. Esso stesso rappresenta uno strumento di disseminazione dei risultati emersi dal percorso intrapreso, che, nel rispetto delle limitazioni imposte dalle variabili che caratterizzano questo periodo storico, verranno divulgati in sede di evento finale di presentazione del nuovo PUMS.



Sitografia

<https://www.comune.ra.it/aree-tematiche/trasporti-viabilita-e-mobilita/mobilita/piano-urbano-mobilita-sostenibile/>

<https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-italian-2021.pdf>

<https://www.corriereromagna.it/come-e-la-mobilita-a-ravenna-un-questionario-sulle-abitudini-dei-cittadini/>

<https://www.ravennanotizie.it/ambiente-salute/2021/12/02/pums-incontro-a-ravenna-su-transporto-pubblico-locale-in-evidenza-criticita-e-temi-di-interesse/>

<https://www.ravennanotizie.it/cronaca/2021/07/24/mobilita-del-futuro-a-ravenna-partono-i-lavoro-per-pums-piano-del-traffico-e-del-transporto-pubblico/>

<https://www.ravennanotizie.it/cronaca/2021/07/24/mobilita-del-futuro-a-ravenna-partono-i-lavoro-per-pums-piano-del-traffico-e-del-transporto-pubblico/>

<https://www.ravennatoday.it/cronaca/mobilita-si-lavora-al-nuovo-pums-alla-ricerca-di-soluzioni-sostenibili-per-il-transporto-pubblico.html>

<https://www.ravennatoday.it/cronaca/i-cittadini-metteranno-voce-sul-piano-urbano-della-mobilita-sostenibile.html>