Capo 8 - AZIONE N. 3

TITOLO

Estensione del sistema dei parcheggi scambiatori e navette, nuove forme di mobilità urbana

OBIETTIVI

Integrazione e sinergia dei servizi di mobilità urbana, nuove forma di mobilità urbana, ampliamento dei servizi di trasporto pubblico, riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti, miglioramento della qualità ambientale.

DESCRIZIONE

Stime della Commissione Europea nel Libro Bianco dei Trasporti *"La politica dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, Unione europea, 2001"* indicano come la crescita economica si tradurrà in un aumento delle esigenze della mobilità stimato (al 2010) intorno al 38% per le merci ed al 24% per i passeggeri.

In questo scenario non è difficile immaginare un considerevole incremento di autovetture circolanti ed un aumento dei susseguenti impatti:

- incremento della congestione sulle strade;
- aumento dei tempi di viaggio;
- riduzione dell'accessibilità al territorio;
- aumento degli incidenti stradali;
- aumento delle emissioni inquinanti e dei consumi energetici.

Tutti i citati impatti si ripercuotono sul territorio e, in particolare, sui sotto-sistemi che lo compongono: il sistema dei trasporti, l'eco-sistema, il sistema delle residenze, il sistema delle attività economiche ed, infine, il sistema economico globale sul quale si ripercuotono le possibili crisi di ognuno dei suddetti sistemi, il costo degli incidenti

stradali e i costi di gestione del sistema dei trasporti. Il tutto è reso ancora più complesso dall'extra-territorialità degli impatti e dai molteplici interessi economici che ne risultano coinvolti.

In questo contesto è fondamentale impostare una politica di mobilità urbana a livello comunale al fine di garantire un futuro più vivibile all'interno dell'area urbana.

Le misure di regolamentazione della mobilità indicate dalla Commissione Europea sono finalizzate a disincentivare l'uso dell'auto, a rendere più efficiente il trasporto collettivo, a preservare zone di particolare interesse turistico, ambientale o commerciale. Gli interventi più comuni sono di seguito elencati:

- **controllo d'accesso**: consiste nella creazione di un'area solo a circolazione pedonale (area pedonale, Ap) oppure ad accesso limitato (zone a traffico limitato, Ztl) a prestabiliti veicoli aventi diritto;
- **gestione della sosta**: consiste nella gestione degli spazi di sosta, diminuendo gli spazi di sosta in destinazione oppure dedicando alla sosta altri spazi in zone limitrofe o ancora definendo in quali periodi della giornata è possibile sostare;
- **riduzione del traffico** (*traffic calming*): consiste nella riorganizzazione della circolazione e dei sensi di marcia al fine di aumentare la capacità di particolari strade oppure al fine di creare un percorso tortuoso di attraversamento che rende più conveniente strade esterne;
- **misure** a favore della **pedonalità** e della **ciclabilità**: consistono nella risistemazione delle pavimentazioni, nell'allargamento dei marciapiedi e nella definizione di percorsi pedonali e di corsie riservate ai cicli;
- misure a favore del **trasporto collettivo** e della **pedonalità**: consistono nel rendere più attrattivo l'uso del trasporto collettivo attraverso la definizione di corsie riservate, aumentando il comfort all'interno del mezzo o in corrispondenza delle fermate.

All'interno di queste misure si concretizza l'iniziativa *Park & Ride*.

Con i termini *park & ride*, (*parcheggia e gira)* si definisce un intervento di moderazione del traffico nato nei primi anni '70 ad Oxford per scoraggiare l'utilizzazione della vettura privata per lo shopping natalizio.

L'idea consiste nel creare una zona di parcheggio o nodo di interscambio, e da questa far partire delle linee di trasporto pubblico ed altre forme di mobilità nella direzione centro cittadino.

Gli elementi salienti di questa forma di mobilità urbana sono:

- il **parcheggio**: realizzato in funzione non solo del numero di posti auto e alla loro dimensione geometrica, ma soprattutto sulle sue interazioni con la rete viaria circostante. E' importante che le informazioni siano chiare e ben visibili sulla segnaletica di riferimento.
- **la continuità del trasporto:** è necessario minimizzare la distanza a piedi tra il parcheggio e il terminal di trasporto pubblico, inoltre la frequenza del trasporto pubblico deve necessariamente essere molto alta. E' anche importante avere una ampia possibilità di scelta su come proseguire il viaggio.
- **la sicurezza:** garantire la sicurezza delle cose e delle persone al fine di non scoraggiare l'utente all'utilizzo di queste aree.

Il Comune di Bari ha attivato due parcheggi di interscambio, il cui funzionamento è prorogato fino al 30 giugno 2005. Uno in corrispondenza del Lungomare Perotti – Pane e Pomodoro all'ingresso Sud di Bari e l'altro sul Corso Vittorio Veneto angolo Via Brigata Regina in un'area della Ferrotranviaria (FBN) data in concessione al Comune. Entrambi i parcheggi sono gestiti dalla STM Bari S.p.A. Mediante una navetta (con frequenza di 8 minuti circa) è possibile raggiungere in meno di dieci minuti, l'area FBN di Corso Vittorio Veneto con Piazza Massari, mentre nello stesso tempo sarà possibile raggiungere Piazza Massari da Pane e Pomodoro con una frequenza dei mezzi di circa 10 minuti. Il servizio funziona a partire dalle ore 7,15 e sino alle ore 21,15 e il costo del parcheggio dà diritto al conducente e ai viaggiatori a bordo (sino a quattro), di viaggiare gratuitamente sulle Navette.

E' allo studio del Comune di Bari la possibilità di attivare un terzo parcheggio nelle aree comprese tra i due parchi pubblici a Largo 2 Giugno.

Sarebbe necessario potenziare il sistema dei parcheggi, per esempio in prossimità dell'ingresso della statale SS 100 (Bari – Taranto), uno dei punti critici di ingresso in città.

Così come già avviene in comuni italiani, il servizio dovrebbe essere potenziato offrendo all'utenza un' ampia possibilità di scelta su come proseguire il viaggio.

Tra le iniziative proposte, sulla base di esperienze di altre amministrazioni locali si ricordano:

- **sistema** di trasporto **mediante navette**: il trasporto potrebbe essere assicurato da mezzi pubblici a basso impatto ambientale (elettrici, ibridi, a bio-combustibile o anche i nuovi mezzi sperimentali ad idrogeno) che collegano i parcheggi periferici al centro cittadino o attraverso sistemi di trasporto collettivo messi a disposizione delle aziende o degli enti locali in cui è presente la figura del Mobility Manager che ha il compito di definire un Piano di spostamento casa-lavoro sulla base delle direttrici viarie maggiormente utilizzate dai dipendenti utilizzando la presenza di parcheggi di scambio.
- **metropolitana di superficie**: utilizzando le linee ferroviarie pubbliche e private in ingresso al centro cittadino;
- **car pool** è un sistema che prevede l'uso di una stessa auto da parte di più utenti organizzati che si dirigono verso una stessa destinazione o destinazioni vicine. Anche in questo caso è necessario prevedere misure che favoriscano il car-pool: politiche di tariffazione della sosta o degli ingressi nelle zone di destinazione, politiche che consentano l'accesso a specifiche zone solo agli autoveicoli con più di due persone a bordo, politiche finalizzate a favorire il contatto tra utenti accomunati dalla stessa origine e dalla stessa destinazione. Il car-pool, incrementando il riempimento delle autovetture, consente una riduzione dei flussi veicolari, delle autovetture/km e dei relativi impatti sull'ambiente esterno. La misura è particolarmente indicata per tutti gli spostamenti in entrata e uscita dai centri urbani e per gli spostamenti a carattere prettamente urbano. I segmenti di domanda coinvolti sono gli spostamenti di natura sistematica (casa-lavoro, casa-università, ecc.);
- **car sharing** è un servizio che consente all'utenza di accedere ad una flotta di veicoli posizionati in apposite aree di parcheggio. L'utente non rinuncia alla privacy dell'auto ma è costretto a raggiungere i parcheggi con mezzi propri o collettivi ed è costretto a pagare il fitto dell'auto per le successive fasi dello spostamento. Uno dei vantaggi principali consiste nella possibilità di imporre l'utilizzo di modi di trasporto elettrici a

basso impatto ambientale e di preservare zone di rilevanza turistica ed ambientale senza ridurne drasticamente l'accessibilità. È chiaro, però, che bisogna prevedere un'opportuna tariffazione della sosta delle zone di parcheggio e dei veicoli, un opportuno dimensionamento della flotta, un efficiente centro di prenotazione e gestione dei veicoli e, soprattutto, politiche finalizzate a renderlo più vantaggioso (e.g. uso delle corsie preferenziali, l'esenzione dalle tariffe di sosta, sistemi informativi a bordo, abbonamenti). Il car-sharing può essere trasformato in una specie di car-pooling cercando di coordinare più utenti tra loro con incentivi economici. Il car-sharing è la soluzione ideale per soddisfare una domanda di mobilità esigente, non sistematica e che ha bisogno di flessibilità in termini di orari, di agilità di movimento all'interno del tessuto urbano e che necessita di spostarsi in zone inaccessibili al trasporto privato;

- **bici pubbliche** e **moto elettriche** consiste nell'uso di biciclette gratuite e di moto elettriche (con tariffe agevolate) accessibili mediante una smart card dalle rastrelliere disseminate tra centro città e zone periferiche (a discrezione delle singole Amministrazioni), solitamente in prossimità di punti strategici come stazioni ferroviarie, principali parcheggi scambiatori cittadini, piste ciclabili, fermate dei bus eccetera, per consentire al cittadino residente come al turista di poter accedere al servizio il più comodamente possibile.

Chiaramente queste iniziative devono essere accompagnate da misure finalizzate a disincentivare l'uso dell'auto, quali ad esempio la creazione di aree ad accesso limitato (zone a traffico limitato, Ztl) a prestabiliti veicoli aventi diritto; la gestione degli spazi di sosta, diminuendo gli spazi di sosta in destinazione con una tolleranza zero per i parcheggi irregolari, fino ad arrivare alla tariffazione di specifiche zone della città, per esempio, in funzione dell'ora della giornata,

SOGGETTI PROMOTORI

Comune di Bari. STM Bari S.p.A. e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti (S.I.I.T.)

SOGGETTI COINVOLGIBILI

Regione Puglia, Associazione commercianti, Associazioni dei consumatori, Enti pubblici e privati locali.

RISORSE FINANZIARIE

Il Comune di Bari ha aderito al progetto Europeo ***City Parking in Europe***, nell'ambito del programma comunitario *Interreg IIIC* e che vede quale soggetto capofila la Humboldt University di Berlino, e amministrazioni di città quali Atene, Bologna, Santa Cruz de Tenerife, Antwerp, Ghent.

A livello locale, il Comune di Bari sarà affiancato dal Consorzio Universitario Universus-Csei, che si è fatto promotore presso l'ente capofila Humboldt University di Berlino affinché l'Amministrazione Comunale partecipasse al progetto.

Per la realizzazione delle attività previste dal progetto, il Comune di Bari Ripartizione Edilizia Pubblica, Settore Traffico, disporrà di un **budget di € 110.000,00**, derivante dalle seguenti fonti di finanziamento:

- cofinanziamento nazionale di € 27.500,00 così ripartito:
  - € 8.250,00 di competenza del Comune di Bari, Ripartizione Edilizia Pubblica, Settore Traffico, quota interamente rappresentata da costi del personale impegnato sul progetto;
  - € 19.250,00 erogato, sotto forma di rimborso di spese sostenute dal Comune di Bari, dal Ministero del Tesoro a valere sul Fondo di Rotazione;
- cofinanziamento comunitario a valere sul FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) di € 82.500,00.

City Parking in Europe nasce dal desiderio dell'Università Humboldt di Berlino di approfondire la ricerca nel settore del trasporto urbano per fornire un ausilio operativo alle città con elementi di criticità nell'ambito della mobilità urbana e dei parcheggi. Grazie a *City Parking in Europe* le città Partner condivideranno e potranno mettere a sistema le proprie conoscenze ed esperienze nello sviluppo delle politiche del

"stationary traffic", elaborare strategie e progetti, conoscere ed approfondire best practices per progettare nuove ed effettive soluzioni.

A livello statale si segnala:

- il Decreto Ministero Ambiente 24.05.2004, (Gazzetta ufficiale 15 ottobre 2004 n. 243) "*Attuazione dell'articolo 17 della legge 1° agosto 2002, n. 166, in materia di contributi per la sostituzione del parco autoveicoli a propulsione tradizionale con veicoli a minimo impatto ambientale*" che ha stanziato un importo complessivo di 30.000.000,00 di Euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, destinati al parziale finanziamento dei costi derivanti dalle operazioni di acquisto o di locazione finanziaria (leasing finanziario) di veicoli a minimo impatto ambientale di Regioni, Enti locali e soggetti gestori di servizi pubblici. Con il decreto 24 maggio 2004 il Ministro dell'ambiente ha ripartito le risorse per il 60% a favore di veicoli dotati di trazione elettrica/ibrida e per il 40% a favore di veicoli dotati di esclusiva alimentazione a metano o GPL o di veicoli dotati di alimentazione «bifuel».
- il Decreto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 18 febbraio 2005 "*Erogazione dei contributi previsti dall'articolo 2, comma 5, della legge 18 giugno 1998, n. 194, a favore delle Regioni a statuto ordinario, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni, nonché per l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone terrestri e lagunari e di impianti a fune*" per il quale sono stanziati l00.709.095,00 € di cui 6.662.913,75 € destinati alla Regione Puglia.
- il Decreto Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 18 febbraio 2005 (Gazzetta ufficiale 27 aprile 2005 n. 96) " *Erogazione dei contributi pari a Euro 29.970.000,00 previsti dall'articolo 13, comma 2, della legge 1° agosto 2002, n. 166, a favore delle Regioni a statuto ordinario per provvedere all'acquisto e alla sostituzione di autobus destinati alle aziende esercenti trasporto pubblico locale*" per il quale sono stanziati 29.970.000,00 € di cui 1.982.815,20 € destinati alla regione Puglia.

- il Decreto-legge 21 febbraio 2005 , n. 16 (Gazzetta ufficiale 21 febbraio 2005 n. 42) ” *Interventi urgenti per la tutela dell'ambiente e per la viabilità e per la sicurezza pubblica*” con il quale è istituito un fondo da ripartire per le esigenze di tutela ambientale connesse al miglioramento della qualità ambientale dell'aria e alla riduzione delle emissioni di polveri sottili in atmosfera nei centri urbani, con una dotazione di 140 milioni di euro annui a decorrere dal 2006.

Nella Proposta di "**Legge Obiettivo per le Città**” il Governo di pone i seguenti obiettivi:

- sostenere iniziative di valorizzazione degli ambiti urbani e territoriali di area vasta anche attraverso l’incremento della dotazione di infrastrutture e servizi, ottimizzando le esternalità generate dai processi di potenziamento infrastrutturale del territorio;
- rafforzare i sistemi urbani e territoriali di area vasta anche attraverso la risoluzione dei problemi di mobilità conseguenti al traffico urbano e di attraversamento di merci e passeggeri;
- ottimizzare le opportunità offerte dalla presenza di assi infrastrutturali transnazionali per caratterizzare gli ambiti territoriali come elementi di connessione transfrontaliera;
- configurare un insieme di interventi, di funzioni e di attrezzature capaci di assicurare processi economici di sviluppo sostenibile e coniugare una molteplicità di soggetti pubblici e privati, attese sociali e interessi economici anche differenziati;
- perseguire, secondo il principio di sussidiarietà, l’efficienza allocativa delle risorse statali investite attraverso l’implementazione delle fonti finanziarie dei soggetti che partecipano alla realizzazione degli interventi.

Per l’attuazione del programma sarà istituito un Fondo pubblico - privato in cui confluiranno le risorse necessarie a finanziare i progetti.

Per quanto riguarda possibilità di finanziamento locale, nel febbraio 2005, a seguito del trasferimento di ulteriori risorse da parte dello Stato, la Giunta regionale pugliese ha approvato il nuovo *Programma di azioni* per l'ambiente.

Tale programma è articolato in 9 Assi con più linee di intervento. In particolare, l’asse 8 “*Sviluppo delle politiche energetiche ambientali finalizzate alla riduzione delle*

emissioni nocive" contiene la linea 8d "*Iniziative pilota per lo sviluppo della mobilità sostenibile nei grandi centri urbani*".

Inoltre esistono due specifici Fondi Strutturali Europei di finanziamento per programmi multi - annuali che realizzano interventi e strategie di sviluppo:

- FSE, Fondo Sociale Europeo;
- FESR, Fondo europeo per lo sviluppo regionale.

Infine occorre segnalare le opportunità offerte dalla BEI (*Banca europea per gli investimenti*) che anche per quest'anno dedicherà finanziamenti agli enti locali per recuperare ritardi nello sviluppo regionale e appoggiare i programmi di riqualificazione urbana. In collaborazione con il sistema creditizio nazionale, la Banca sosterrà indirettamente progetti di piccola e media dimensione, utili al rafforzamento dell'economia territoriale, ad esempio le infrastrutture urbane per la riduzione dell'inquinamento, e gli investimenti nel settore della salute e dell'educazione.
Nel 2004 i finanziamenti della BEI in Italia sono stati pari a EUR 6 miliardi. Circa il 55% dei contratti firmati riguardavano finanziamenti a favore di progetti localizzati nel Mezzogiorno, e nelle aree del centro-nord con problemi di squilibrio economico. Circa € 2,4 miliardi (40% dei mutui) sono stati concessi per infrastrutture. La cooperazione con il sistema bancario ha permesso maggiore efficacia. In particolare, per il finanziamento di piccole e medie imprese e infrastrutture sono stati stipulati circa 20 nuovi contratti.