

Unione della Romagna Faentina Comune di Faenza



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

REPORT del PROCESSO PARTECIPATIVO

FONDAZIONE ITL

Sede Legale Bologna: Viale A. Moro, 38 • 40127 Bologna tel. +39 051 527 31 59 • fax +39 051 527 31 69 bologna@fondazioneITL.org •
p.iva/c.f. 02446681203 • www.fondazioneITL.org

Sede Amministrativa: Via Dei Mille, 21 - 40121 Bologna

Sede di Piacenza: via G. Taverna, 37 c/o Collegio Morigi • 29121 Piacenza tel. +39 0523 606731 • fax 0523 337739 •

Riproduzione cartacea del documento originale o sottoscritto digitalmente da

Sede di Ravenna: via dell'Industria, 21 • 48100 Ravenna tel. +39 0544 259372 • fax +39 0544 259372 • ra@fondazioneitl.org

ANDREO BOSCHI il 12/10/2021 11:35:04, MICHELE BOSCHI il 12/10/2021 12:57:41
CAMPIOLI PAOLO il 12/10/2021 11:21:45, PAOLO RAVAIOLI il 08/09/2021 09:58:32 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
PROPOSTA DELIBERA DI CONSIGLIO NO CS: 2021 / 65 del 30/09/2021

Prot.: 2021 / 18513 del 12/10/2021

GRUPPO DI LAVORO

Il seguente report è stato redatto a cura di ITL (Istituto sui Trasporti e la Logistica).
L'istituto può essere contattato presso:

Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica

Via dei Mille 21, 40121 Bologna - Italia

Tel. +39 051 5273159 - Fax +39 051 5273169

Web: www.fondazioneitl.org

E-mail: bologna@fondazioneitl.org

In particolare, il gruppo che ha lavorato a questo progetto è composto da:

- **Dr. Daniela Mignani (Project manager)**
 - daniela.mignani@fondazioneitl.org
- **Dr. Andrea Bardi**
 - andrea.bardi@fondazioneitl.org
- **Dr. Giuseppe Luppino**
 - giuseppe.luppino@regione.emilia-romagna.it
- **Ing. Simone Tengattini**
 - simone.tengattini@regione.emilia-romagna.it
- **Ing. Eleonora Tu**
 - eleonora.tu@regione.emilia-romagna.it

SOMMARIO

Il presente documento sintetizza le risultanze emerse dalla “fase di partecipazione” avviata a Faenza, step preliminare per la definizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della città.

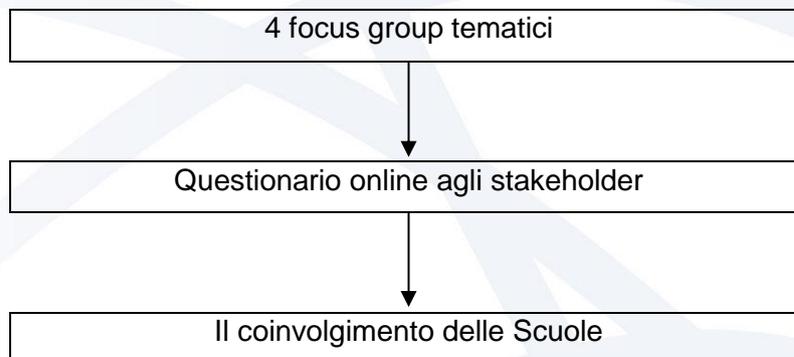
Tale attività, frutto della collaborazione tra il gruppo di lavoro costituito all’interno del Comune di Faenza e la Fondazione ITL (Istituto Trasporti e Logistica), con cui si è attivata una partnership sul tema, riporta gli esiti della consultazione svolta con i cittadini, indicando: il percorso condiviso con l’Amministrazione, la metodologia utilizzata (Cap. 2), i principali portatori di interesse coinvolti nelle varie fasi (Capp. 3 5 6), e le considerazioni identificate e riepilogate alla fine del documento (Cap. 7)

Le pagine che seguono dettagliano le varie fasi del processo di partecipazione mettendo in evidenza: criticità rilevate, opinioni e proposte pervenute dai cittadini durante le fasi di consultazione e di raccolta delle informazioni, successivamente elaborate al fine di rendere disponibile all’Amministrazione un riferimento per l’identificazione delle possibili misure da attivare in sede di redazione del Piano.

Il documento illustra anche i principali strumenti e le tecniche di coinvolgimento utilizzate nonché i referenti coinvolti per la gestione della fase di partecipazione.

Il percorso partecipativo si è articolato in più momenti di confronto con cittadini e stakeholder, differentemente strutturati in relazione al target interlocutore e agli obiettivi/finalità degli incontri. Questo è sinteticamente mostrato nel seguente schema.

Il processo partecipativo del PUMS del Comune di Faenza



INDICE

Gruppo di lavoro	i
Sommario	ii
Indice	iii
Indice delle tabelle	v
Indice delle figure.....	vi
1. INTRODUZIONE	1
2. METODOLOGIA E DEFINIZIONE DEL PERCORSO DI PARTECIPAZIONE	2
3. DESCRIZIONE DEI FOCUS GROUP (FG)	5
3.1. FG I – Attrattività e miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL)	7
3.2. FG II – Miglioramento dell’accessibilità al centro storico	8
3.3. FG III – Stile di vita attivo: a piedi ed in bici.....	9
3.4. FG IV – Trasporto Merci e Logistica	10
4. PRINCIPALI EVIDENZE EMERSE	11
4.1. FG I – Attrattività e miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL)	14
4.2. FG II – Miglioramento dell’accessibilità al centro storico	16
4.3. FG III – Stile di vita attivo: a piedi ed in bici.....	19
4.4. FG IV – Trasporto Merci e Logistica	21
5. QUESTIONARIO ON-LINE	23
5.1. I rispondenti: un riassunto.....	23
5.2. Macro tematica I: Attrattività e miglioramento del Trasporto Pubblico Locale.....	24
Obiettivi ed azioni generali	24
Obiettivi ed azioni specifici	26
Sintesi delle elaborazioni e commenti	27
5.3. Macro tematica II: Miglioramento dell’accessibilità al centro storico.....	27
Obiettivi ed azioni specifiche	29
Obiettivi ed azioni specifiche	31
Sintesi delle elaborazioni e commenti	32
5.4. Macro tematica III: Stile di vita attivo: a piedi e in bici	32
Obiettivi ed azioni generali	33

Obiettivi ed azioni specifici	36
Sintesi delle elaborazioni e commenti	37
5.5. Macro tematica IV: Trasporto merci e logistica	37
Obiettivi ed azioni generali	38
Obiettivi ed azioni specifici	40
Sintesi delle elaborazioni e commenti	41
5.6. Ulteriori proposte e suggerimenti pervenuti.....	41
➤ Attrattività e miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL).....	41
➤ Miglioramento dell'accessibilità al centro storico.....	42
➤ Stile di vita attivo: a piedi e in bici	44
➤ Trasporto merci e logistica.....	45
6. LA PARTECIPAZIONE DEI GIOVANI.....	47
6.1. Descrizione del metodo di coinvolgimento	47
6.2. La mobilità degli studenti presenti all'incontro.....	48
Lo stato attuale della mobilità.....	48
I miglioramenti desiderati per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano.....	48
Mobilità ciclabile.....	49
La visione futura della mobilità	50
7. CONSIDERAZIONI DI RIEPILOGO	52
APPENDICE A – QUESTIONARIO.....	55
APPENDICE B - NOTE TECNICHE SUL FOCUS GROUP.....	72

INDICE DELLE TABELLE

TABELLA 1. FG I – COMMENTI E OSSERVAZIONI DAI PORTATORI DI INTERESSE, DIVISI PER GRUPPO DI APPARTENENZA.	14
TABELLA 2. FG II – COMMENTI E OSSERVAZIONI DAI PORTATORI DI INTERESSE, DIVISI PER GRUPPO DI APPARTENENZA.	16
TABELLA 3. FG III – COMMENTI E OSSERVAZIONI DAI PORTATORI DI INTERESSE, DIVISI PER GRUPPO DI APPARTENENZA.	19
TABELLA 4. FG IV – COMMENTI E OSSERVAZIONI DAI PORTATORI DI INTERESSE, DIVISI PER GRUPPO DI APPARTENENZA.	21
TABELLA 5. COMPARAZIONE DELLE PRIORITÀ.....	26
TABELLA 6. GRADUATORIA INTERVENTI SPECIFICI.	27
TABELLA 7. COMPARAZIONE DELLE PRIORITÀ.....	31
TABELLA 8. GRADUATORIA INTERVENTI SPECIFICI.	32
TABELLA 9. COMPARAZIONE DELLE PRIORITÀ.....	35
TABELLA 10. GRADUATORIA INTERVENTI SPECIFICI.	37
TABELLA 11. COMPARAZIONE DELLE PRIORITÀ.....	40
TABELLA 12. GRADUATORIA INTERVENTI SPECIFICI.	41

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1. L'INCONTRO DI AVVIO DEL 10 MARZO 2017	3
FIGURA 2. LE QUATTRO MACRO TEMATICHE DEI FOCUS GROUP	5
FIGURA 3. ALCUNI MOMENTI DURANTE LE SESSIONI DEI FOCUS GROUP	6
FIGURA 4. STRATEGIE E POSSIBILI AZIONI SOTTOPOSTE A DISCUSSIONE DURANTE IL FG I	7
FIGURA 5. STRATEGIE E POSSIBILI AZIONI SOTTOPOSTE A DISCUSSIONE DURANTE IL FG II	8
FIGURA 6. STRATEGIE E POSSIBILI AZIONI SOTTOPOSTE A DISCUSSIONE DURANTE IL FG III	9
FIGURA 7. STRATEGIE E POSSIBILI AZIONI SOTTOPOSTE A DISCUSSIONE DURANTE IL FG IV	10
FIGURA 8. NUVOLETTA DI ETICHETTE DELLE TEMATICHE EMERSE DAI FOCUS GROUP	11
FIGURA 9. CARATTERIZZAZIONE DEI RISPONDENTI.	23
FIGURA 10. LIVELLO DI CONDIVISIONE DEGLI OBIETTIVI PROPOSTI (NOTA: 1 PERSONA HA PREFERITO NON RISPONDERE AD UNA DI QUESTE DOMANDE).	24
FIGURA 11. LIVELLO DI URGENZA TEMPORALE DEGLI OBIETTIVI PROPOSTI.	25
FIGURA 12. LIVELLO DI CONDIVISIONE DI POSSIBILI INIZIATIVE SPECIFICHE.	26
FIGURA 13. LIVELLO DI CONDIVISIONE DEGLI OBIETTIVI PROPOSTI (NOTA: 1 PERSONA HA PREFERITO NON RISPONDERE AD UNA DI QUESTE DOMANDE).	29
FIGURA 14. LIVELLO DI URGENZA TEMPORALE DEGLI OBIETTIVI PROPOSTI.	30
FIGURA 15. LIVELLO DI CONDIVISIONE DI POSSIBILI INIZIATIVE SPECIFICHE	31
FIGURA 16. LIVELLO DI CONDIVISIONE DEGLI OBIETTIVI PROPOSTI (NOTA: 1 PERSONA HA PREFERITO NON RISPONDERE AD UNA DI QUESTE DOMANDE)	33
FIGURA 17. LIVELLO DI URGENZA TEMPORALE DEGLI OBIETTIVI PROPOSTI.	34
FIGURA 18. LIVELLO DI CONDIVISIONE DI POSSIBILI INIZIATIVE SPECIFICHE	36
FIGURA 19. LIVELLO DI CONDIVISIONE DEGLI OBIETTIVI PROPOSTI (NOTA: 1 PERSONA HA PREFERITO NON RISPONDERE AD UNA DI QUESTE DOMANDE).	38
FIGURA 20. LIVELLO DI URGENZA TEMPORALE DEGLI OBIETTIVI PROPOSTI.	38
FIGURA 21. LIVELLO DI CONDIVISIONE DI POSSIBILI INIZIATIVE SPECIFICHE	40
FIGURA 22. LE VOTAZIONI DURANTE ALCUNE SESSIONI	47
FIGURA 23. RIPARTIZIONE MODALE SCOLASTICA DEL CAMPIONE INTERVISTATO	48
FIGURA 24. I MIGLIORAMENTI DESIDERATI DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO ED EXTRAURBANO	49
FIGURA 25. LA MOBILITÀ CICLABILE SECONDO GLI STUDENTI	50
FIGURA 26. PERCEZIONE DEL FUTURO DELLA MOBILITÀ SECONDO GLI STUDENTI	51

1. INTRODUZIONE

Il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) è uno strumento di pianificazione della mobilità a lungo termine (circa prossimi 10 anni).

In accordo con le linee guida Europee Eltis (European local transport information service), il suo obiettivo principale è definire strumenti per gli indirizzi e le politiche promosse in ambito urbano coerenti con i mutamenti degli scenari macro economici e sociali, nonché della necessità di ridefinire le scelte operate a livello locale adeguandole alla nuova impostazione europea e nazionale.

Elemento caratterizzante del percorso in oggetto è il cambio di paradigma nella pianificazione strategica della mobilità, che attraverso il PUMS assume una connotazione interdisciplinare e partecipata, non più appannaggio di soli tecnici ed esperti, ma volta a coinvolgere cittadini e portatori di interesse nell'individuazione di criticità e priorità di intervento per una mobilità sostenibile ed un generale miglioramento della qualità della vita in città. Attraverso questo mutato approccio, la città di Faenza ha costituito un gruppo di lavoro intersettoriale (Settore Polizia Municipale, Settore lavori pubblici, Settore Territorio dell'Unione della Romagna Faentina e Settore Sviluppo economico e Politiche europee) che ha collaborato alla redazione delle "[Linee di Indirizzo per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Faenza 2017-2030](#)", dove vengono identificati gli obiettivi e gli indirizzi strategici prioritari da cui partire per la definizione del PUMS, delineati anche sulla base di quanto previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale in ambito comunale, sovracomunale e regionale. In questo modo si è garantita la "coerenza" del PUMS con la pianificazione territoriale già in fase di attuazione.

Tale documento costituisce il riferimento da cui partire per declinare la metodologia di coinvolgimento di cittadini e stakeholder al fine di condividere con i decisori pubblici, le risultanze della fase di partecipazione.

2. METODOLOGIA E DEFINIZIONE DEL PERCORSO DI PARTECIPAZIONE

Il processo partecipativo ha come scopo lo sviluppo di una visione strategica condivisa, la quale funge da guida solo se ampiamente accettata da tutti. La “visione ampiamente accettata” è qui sviluppata attraverso il coinvolgimento di tutti quegli stakeholder faentini che di comune accordo con l’Amministrazione sono stati identificati come i principali interlocutori da coinvolgere sulle singole tematiche di interesse per la redazione del Piano.

Il gruppo di lavoro ha pertanto optato per identificare, attraverso una mappatura dei soggetti potenzialmente coinvolgibili nel dibattito sul PUMS, i portatori di interesse che in fase di partecipazione ed eventuale co-definizione di alcune misure, potessero apportare un contributo di qualità per la declinazione del piano, coinvolgendo tutte le categorie e/o gruppi di soggetti che presentassero i seguenti requisiti:

- Interesse al tema della mobilità
- Possibilità di esercitare un’influenza o di essere influenzati dal tema della mobilità.

Rispetto a quest’ultimo punto si è optato per dare rilevanza al coinvolgimento di tutte le categorie/soggetti “non istituzionali”, ovvero a coloro che tendenzialmente non possono incidere in maniera diretta nella definizione di decisioni inerenti la pianificazione di misure/servizi per il miglioramento dell’accessibilità.

Per questo protagonisti della fase della partecipazione sono stati in primo luogo:

- Istituzioni scolastiche e universitarie;
- Associazioni di categoria del mondo dell’industria e della cooperazione e dell’artigianato;
- Rappresentanti dei commercianti localizzati nel centro storico;
- Centri sociali e quartieri;
- Rappresentanze dei lavoratori (sindacati e ordini professionali);
- Associazioni culturali, di volontariato, sportive e ambientali (con particolare riferimento a quelle particolarmente vocate al tema della sostenibilità);
- Studenti
- Istituzioni (Enti pubblici: Comune confinanti e appartenenti all’Unione Romagna Faentina, altre P.A., ASL, Camera di Commercio, Prefettura);
- Agenzia della Mobilità e aziende di trasporti operative nell’ambito del TPL di Faenza.

Il percorso di partecipazione, condiviso con l’Amministrazione, ha avuto pubblicamente avvio il 10 marzo 2017 con un incontro di carattere informativo rivolto alla cittadinanza e ai tecnici in cui l’Amministrazione ha illustrato finalità e obiettivi del PUMS, presentando le “[Linee di Indirizzo per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Faenza 2017-2030](#)”, il gruppo di lavoro a supporto del percorso partecipativo (Referenti politici, referenti tecnici del Comune e ITL) nonché la metodologia di coinvolgimento degli stakeholder durante la fase di partecipazione. Alcune foto del momento sono riportate in Figura 1.



Figura 1. L'incontro di avvio del 10 marzo 2017

L'identificazione degli stakeholder, come sopra riportato è stata frutto di una selezione tra tutti i soggetti potenzialmente interessati al tema della mobilità con focus prevalente tra le categorie di potenziali destinatari delle misure, volendo renderli protagonisti, nella fase della partecipazione attraverso il coinvolgimento diretto sulle singole tematiche, al fine di acquisire il loro contributo e la loro opinione sulle tematiche di principale interesse.

Per questo, Enti Pubblici e altri soggetti istituzionali con specifico ruolo in tema di pianificazione e mobilità sono stati invitati a presenziare durante le fasi della partecipazione in veste di uditori.

La consultazione è avvenuta successivamente, in due giornate separate (21 marzo e 4 aprile 2017), in ognuna delle quali si sono organizzati due focus group (gruppi di discussione focalizzati su una tematica specifica) per una durata di circa due ore ciascuno.

Ritenendo di grande valore acquisire il punto di vista dei giovani per un Piano con orizzonte strategico al 2030 è stato effettuato un incontro ad hoc con i giovani degli istituti superiori

In data 6 giugno 2017, presso l'Auditorium della Sede Classica del Liceo Torricelli-Ballardini di Faenza.

La modalità di discussione nell'ambito dei singoli incontri è stata strutturata in una fase conoscitiva del PUMS e delle sue ragioni metodologiche, introduzione dell'argomento oggetto del focus group, esposizione di alcuni obiettivi e azioni, classificazione per importanza di tali obiettivi attraverso

compilazione di una scheda ed infine, discussione aperta sul tema, di cui si tratterà diffusamente nelle pagine a seguire, dove vengono documentati gli esiti degli incontri e i contributi pervenuti.

Gli intervenuti hanno poi potuto far pervenire il proprio punto di vista anche attraverso la compilazione di un questionario on-line che è stato inviato dall'Amministrazione a tutti gli stakeholder coinvolti.

La metodologia di coinvolgimento adottata durante l'incontro con i giovani è stata sensibilmente diversa in relazione al target della platea e ai tempi degli incontri.

Tutti gli intervenuti agli incontri pianificati e i cittadini interessati hanno potuto mantenersi costantemente aggiornati sul PUMS e sulle fasi di avanzamento del percorso di partecipazione, attraverso l'[apposita sezione presente sul sito](#) del Comune di Faenza, alimentati dall'amministrazione con materiale informativo. All'interno dello stesso è indicato un indirizzo e-mail al quale potersi rivolgere per informazioni e invio di suggerimenti, contributi e richieste sul tema.

I risultati delle discussioni vengono sintetizzati a seguire, in corrispondenza della descrizione dei singoli focus group.

3. DESCRIZIONE DEI FOCUS GROUP (FG)

In seguito ad un processo di mappatura dei portatori di interesse e dei temi principali, avvenuta in febbraio 2017 presso Faenza durante un incontro con l'Amministrazione, sono stati identificati 4 focus group (di seguito anche abbreviati in FG, vedasi APPENDICE B - NOTE TECNICHE SUL FOCUS GROUP per dettagli tecnici sulla metodologia). La macro-tematica di ogni focus group è stata identificata partendo dalle 10 aree di intervento strategico menzionate nelle "[Linee di Indirizzo per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Faenza 2017-2030](#)" redatte dal Comune di Faenza.

Ciascun FG ha tradotto al proprio interno le priorità di interventi, identificati dal gruppo di lavoro di progetto, inerenti all'oggetto dell'incontro di approfondimento, al fine di verificarne la condivisione con i partecipanti all'incontro e di rilevare esigenze, criticità e raccogliere contributi e proposte finalizzati a migliorare la definizione del Piano e rendere partecipi e a trovare una collaborazione attiva da parte dei portatori di interesse coinvolti.

Nelle giornate del 21 marzo e del 04 aprile 2017 si sono tenuti i 4 incontri presso il complesso degli ex Salesiani di Faenza. Gli incontri hanno avuto una durata di circa 2 ore ciascuno. Le tematiche sono visibili in Figura 2.



Figura 2. Le quattro macro tematiche dei focus group

In base alla tematica del focus group sono stati invitati a partecipare solo quei portatori di interesse (stakeholder) che potessero apportare un contributo significativo alla discussione su una specifica macro-tematica.

I FG sono stati coordinati da ITL che ha stimolato gli interlocutori al fine di far emergere criticità e punti di vista rispetto all'attuale situazione presente a Faenza, per poi giungere alla strutturazione di proposte tese ad estendere il concetto di mobilità sostenibile in linea con gli obiettivi del Piano e con la visione strategica di medio-lungo periodo propria di tale strumento di programmazione.

In apertura di ciascun incontro è stata utilizzata una video presentazione per introdurre ai presenti (gli stakeholder) il tema del PUMS, dello status quo relativamente alla specifica tematica del focus group e della ragione per la quale sono stati coinvolti quegli specifici stakeholder.



Figura 3. Alcuni momenti durante le sessioni dei focus group

A tutti gli incontri sono stati presenti i referenti del gruppo di lavoro del Comune di Faenza. La descrizione degli incontri, della macro tematica e degli elementi di discussione proposti sono riassunti nel seguito. La Figura 3 documenta alcuni momenti della partecipazione agli incontri (FG).

3.1. FG I – ATTRATTIVITÀ E MIGLIORAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)

Al primo focus group inerente l'attrattività e miglioramento del TPL, hanno partecipato 14 persone, con le quali sono stati condivisi strategie e possibili azioni che vengono sintetizzate nell'immagine che segue (Figura 4).



Figura 4. Strategie e possibili azioni sottoposte a discussione durante il FG I

In seguito sono state dettagliati i possibili interventi funzionali al raggiungimento degli obiettivi proposti, che hanno costituito l'input per avviare la successiva discussione e comprendere il livello di priorità/condivisione sulle singole ipotesi. Queste azioni hanno compreso:

- l'identificazione di punti di raccolta riqualificati nei borghi del forese per gli utenti del trasporto scolastico;
- ridefinizione dei percorsi delle linee urbane e riqualificazione dei mezzi;
- potenziamento della navetta elettrica;
- riqualificazione e messa in sicurezza delle fermate e inserimento di un sistema di info-mobilità e georeferenziazione dei mezzi;

- promozione del sistema di mobilità integrata anche a mezzo di cartellonistica dedicata nei principali punti di interscambio (bike sharing, treno, bus, bici, car-sharing...);
- sviluppo di progetti di comunicazione *ad hoc* con scuole/famiglie per incentivare l'utilizzo del TPL.

3.2. FG II – MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ AL CENTRO STORICO

Il secondo focus group ha analizzato la tematica del “miglioramento dell'accessibilità al centro storico”. In totale hanno partecipato 19 persone.

Nel corso dell'incontro sono state condivise con la platea strategie e le possibili correlate azioni, (Figura 5) in riferimento alle quali si è testata la condivisione e l'identificazione delle priorità da parte dei portatori di interesse presenti.



Figura 5. Strategie e possibili azioni sottoposte a discussione durante il FG II

Le strategie proposte sono state meglio illustrate anche attraverso l'indicazione di possibili specifiche azioni, che vengono di seguito sintetizzate:

- l'individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette/bici per andare in centro, sulle direttrici Firenze → Faenza, Forlì → Faenza, Ravenna → Faenza, Imola → Faenza,
- l'individuazione di porzioni di territorio in centro in cui istituire aree pedonali e/o ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR (20% APU, 100% ZTL);

- per la sosta, utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi;
- promuovere la diffusione della app per il pagamento della sosta a consumo;
- progettazione percorsi ciclabili dedicati nei due sensi di marcia, anche a scapito dell'offerta di sosta a bordo strada.

A seguire si è avviato il confronto.

3.3. FG III – STILE DI VITA ATTIVO: A PIEDI ED IN BICI

Al terzo focus group, il cui tema verteva sulla promozione dello stile di vita attiva hanno partecipato 17 persone. In figura 6 vengono rappresentate le strategie identificate per promuovere uno “stile di vita attivo”.



Figura 6. Strategie e possibili azioni sottoposte a discussione durante il FG III

A seguire sono state condivise possibili azioni per raggiungere gli obiettivi/strategie proposte tra le quali:

- lo sviluppo di progetti Bici-Bus/Piedi-Bus,
- iniziative di promozione degli spostamenti a piedi e in bici anche verso contesti aziendali;
- individuazione, progettazione e realizzazione di aree di scambio bici/bus, bici/treno, aree di ricovero custoditi;

- realizzazione di itinerari ciclabili di rilievo strutturale per favorire l'utilizzo della bicicletta (Faenza-Castel Bolognese e Granarolo-Faenza-Brisighella);
- diffusione della visione «zero-rischio» come approccio alla sicurezza stradale; potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale verso giovani/anziani/stranieri.

Si poi verificato il livello di condivisione e le priorità relative a strategie e alle ipotesi di azioni proposte.

3.4. FG IV – TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

Il quarto focus group con focalizzazione sul trasporto merci e la logistica, ha visto la partecipazione di 16 persone. Agli stakeholder intervenuti sono state sottoposte strategie e ipotesi di iniziative per migliorare il sistema distributivo in città (Figura 7), di seguito schematizzate:

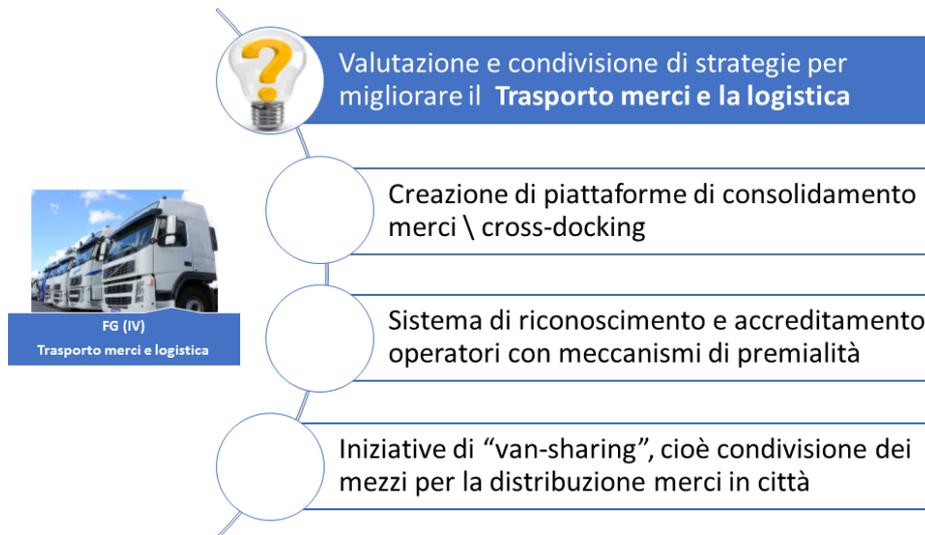


Figura 7. Strategie e possibili azioni sottoposte a discussione durante il FG IV

Le tematiche suesposte hanno costituito il punto di partenza per avviare il successivo confronto con gli stakeholder presenti. Nell'ambito della discussione vi è anche stato l'intervento di un tecnico dell'Amministrazione che ha illustrato alla platea alcune ipotesi di intervento in ambito di city logistics a Faenza, identificate durante la realizzazione di uno studio di fattibilità svolto nel 2007, per le quali il Comune ha manifestato la disponibilità a verificare l'attualità e la valenza delle stesse, anche attraverso la ricostituzione di un tavolo di concertazione con operatori ed aziende. Il confronto è stato volto a verificare la sensibilità degli intervenuti anche in relazione a questo tema.

Le considerazioni che seguono riportano suggerimenti e contributi trasversalmente emersi nei momenti di condivisione e indicati attraverso l'indagine on-line. Per i dettagli sulle specifiche tematiche e il punto di vista dei portatori di interesse coinvolti si rinvia alle tabelle di sintesi dei singoli Focus Group.

In via generale si rileva quanto segue:

- In merito al **TPL** e al generale **miglioramento dell'accessibilità** da/verso il centro, emerge la necessità di rendere maggiormente attrattivo il servizio al fine di catturare una fascia incrementale di utenza **riprogettando alcune linee**, così da migliorare tempi di percorrenza e frequenza dei servizi. Si evidenzia anche la necessità di **integrazione di nuovi servizi di collegamento da/verso aree industriali** (principali realtà produttive del territorio) per incentivare l'utilizzo da parte di lavoratori anche attraverso sistemi di incentivazione da valutare con i mobility manager delle realtà industriali potenzialmente interessate così da rendere concrete le opzioni offerte anche attraverso una reale integrazione dei servizi (bus/bici, bike sharing).
- Si osserva una prevalente condivisione in merito all'**estensione della pedonalizzazione in centro** in particolare, connessa all'esigenza di incrementare il livello di sicurezza **in prossimità di scuole e punti di interesse frequentati anche dalle fasce deboli**. Sul punto si sottolinea la necessità di intervenire anche con iniziative finalizzate ad **incrementare il livello di sicurezza** sia dal punto di vista dei controlli che dal punto di vista educativo.
- In merito all'estensione della **ZTL** viene suggerita una **valorizzazione delle aree di parcheggio in prossimità delle mura** al fine di ridurre le opzioni della sosta in centro, ma senza precluderne la totale chiusura. In via generale trova riscontro l'ipotesi di rimodulazione della sosta a favore di aree maggiormente periferiche rispetto alle attuali così da promuovere l'utilizzo di **servizi di navettamento**, tipo Green Go Bus che dovrebbero essere inseriti come opzione modale da parcheggi scambiatori, anche su altre direttrici (es. direzione Forlì), introducendo un ticket minimo per l'utilizzo del servizio.
- Trasversalmente condivisa la necessità di continuare a promuovere la **ciclomobilità** ponendo al centro la necessità di **identificare un piano strategico** per la stessa e non singole iniziative di ricucitura/estensione dei tratti di pista esistente. Essenziale intervenire sull'incremento del livello di sicurezza delle piste ciclabili e delle sezioni stradali dedicate, al fine di ridurre i rischi di interferenza con altri veicoli e rendendo prioritaria tale modalità nei punti di intersezione. Da integrare anche la componente educativa per diffondere sempre di più un utilizzo corretto della bicicletta e delle dotazioni obbligatorie previste. Sul punto occorre estendere e promuovere i progetti già portati avanti da associazioni di volontariato (Piedibus), verificando la fattibilità anche della diffusione del bici-scuola in modo da incrementare ulteriormente la diffusione di una mobilità sostenibile, coinvolgendo nuovi istituti e promuovendo anche collegamenti con attività post scuola raggiungibili grazie a queste iniziative.
- Il tema dello **stile di vita attivo**, parte certamente da un fattore culturale e strettamente connesso al tema della salute, per questo è bene continuare a promuoverlo nelle scuole estendendo il coinvolgimento anche a soggetti oggi non particolarmente attivi e favorendo una messa in rete delle iniziative avviate sul

territorio e dei soggetti disponibili a promuoverle. In questo **l'Amministrazione deve fungere da motore propulsivo**. Il tema oltre che essere in primis rivolto alle giovani generazioni attraverso iniziative da sviluppare in collaborazione con scuole e associazioni sportive e di volontariato, deve essere promosso trasversalmente alla cittadinanza coinvolgendo quei soggetti che potrebbero facilitare l'avvio di un nuovo approccio negli spostamenti quotidiani. **mobilty manager** e **datori di lavoro** e alla messa a disposizione di servizi in azienda che facilitino la scelta della bicicletta come opzione modale.

- Vengono rilevate anche notevoli potenzialità connesse allo sviluppo della **ciclabilità** sul territorio faentino attraverso lo **sviluppo di progetti di promozione di turismo sostenibile**, che ben si conciliano con le caratteristiche del territorio e l'offerta turistico-culturale. Per incrementare ulteriormente questa opportunità si rileva anche la necessità di incrementare il numero degli stalli, aree dedicate al ricovero in sicurezza dei mezzi e **sostituire l'attuale forma di bike sharing** poco utilizzata e non particolarmente apprezzata anche dalle fasce più giovani.
- Il tema della **city logistics** non viene percepito come prioritario benché si solleciti l'inserimento di **controlli** per gli **accessi in centro**. Sul trasporto merci viene segnalato come **prioritario un intervento di spostamento dello scalo merci** dall'attuale collocazione per aumentare le prospettive dell'opzione ferroviaria e soprattutto limitare l'interferenza sulla viabilità urbana dei mezzi pesanti.

Nelle prossime sezioni si riportano le sintesi di ciascuno dei quattro focus group, articolati per portatori di interesse.

4.1. FG I – ATTRATTIVITÀ E MIGLIORAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)

Di seguito la Tabella 1 riporta, per gruppo di stakeholder, gli interventi articolati durante la fase di discussione del focus group.

Tabella 1. FG I – Commenti e osservazioni dai portatori di interesse, divisi per gruppo di appartenenza.

Gruppo portatore di interesse	Suggerimenti e osservazioni
Associazioni di volontariato (Skaramakai)	<ul style="list-style-type: none"> - L'ambizione è di mantenere il traffico lontano dalle scuole, attraverso una regolamentazione più stringente della circolazione (es. permessi) attorno alle scuole stesse. Vogliono potenziare ulteriormente piedibus, bicibus per allontanare il traffico cittadino dalle scuole. - Fanno notare che attività come il bicibus e il piedibus partono soprattutto dai genitori e dalla sensibilità della scuola. Le scuole però sono spesso in difficoltà economica e risulta difficoltoso portare avanti iniziative di questo genere. - Accedere a finanziamenti per arricchire il trasporto sostenibile. Per esempio il piedibus/bicibus per il ritorno scuola-sport. - Il viaggio di ritorno del piedibus è più difficile da organizzare per via di molteplici orari di uscita da scuola. - Occorrono più volontari per mantenere il piedibus funzionante. - Genitori non sensibilizzati/sensibili al problema della mobilità
Associazioni Ambientali (Legambiente)	<ul style="list-style-type: none"> - Bike sharing di Faenza in disuso - Trend di mobilità in cambiamento (decrecita numero di patenti e posticipazione età di conseguimento) deve essere considerato nella pianificazione. - Lavorare sui giovani (cioè sull'educazione) per uno shift di stile di mobilità - La pianificazione dell'offerta di trasporto deve essere integrata con la pianificazione territoriale (p.es. nuova zona industriale cresciuta recentemente, ma mal collegata) - Ciclabilità: importante è l'"effetto rete", cioè bisogna connettere i tratti di ciclabili per ottenere una vera rete per incrementarne l'utilizzo. - Nelle intersezioni tra rete ciclabile e rete veicoli a motore si vuole dare la precedenza (in senso prettamente di codice stradale) a biciclette per ridurre discontinuità rete ciclabile, garantendone la sicurezza - Coinvolgimento delle organizzazioni sindacali per implementare forme alternative di trasporto all'auto privata per andare al lavoro, alleviando problemi di congestione (con riferimento specifico "al cavalcavia") e di parcheggio della zona industriale nord - Migliorare TPL per la salute della cittadinanza in generale e fasce deboli in particolare

Gruppo portatore di interesse	Suggerimenti e osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> - È utile organizzare incontri con i mobility manager delle aziende per incentivare l'utilizzo della bici e/o mezzi pubblici - I problemi ambientali impattano fortemente sulla salute, è importante coinvolgere i cittadini dando segnali forti per cambiare lo stile di vita, coinvolgendo in primo luogo amministrazione e dirigenti scolastici - È utile organizzare focus group nelle scuole per presentare e sensibilizzare sui temi della mobilità le giovani generazioni
Esponente consiglio comunale	<ul style="list-style-type: none"> - È necessario un cambiamento di mentalità, in modo particolare per far rispettare i regolamenti già esistenti (es. ZTL) - Esiste un fenomeno di decentralizzazione dei servizi verso l'esterno che deve essere tenuto in considerazione nella pianificazione della mobilità - Il bike-sharing è un servizio che non funziona bene perché occorre riportare le bici nelle apposite rastrelliere. - Le piste ciclabili dovrebbero essere più collegate tra loro e possibilmente aver la precedenza nelle intersezioni con traffico veicolare a motore.
Associazioni datoriali e d'impresa (Confesercenti Faenza e comprensorio)	<ul style="list-style-type: none"> - Bisogna pensare come rendere attrattivo il TPL in modo particolare per coloro che gravitano nella zona industriale. - Zona industriale nord (in particolare "Scuderie Tororosso") richiede un servizio di trasporto TPL ad hoc per spostamenti sistematici casa-lavoro

4.2. FG II – MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ AL CENTRO STORICO

Di seguito la Tabella 2 riporta, per gruppo di stakeholder, gli interventi nella loro articolazione.

Tabella 2. FG II – Commenti e osservazioni dai portatori di interesse, divisi per gruppo di appartenenza.

Gruppo portatore di interesse	Suggerimenti e osservazioni
Istituto Comprensivo Statale Carchidio Strocchi	<ul style="list-style-type: none"> - Estensione zona pedonale molto positiva: bisognerebbe garantire perlomeno la pedonalizzazione al di fuori delle scuole. - Incentivare iniziative tipo piedibus/bicibus, per abituare anche i bambini a far proprio l'utilizzo della bici/lo spostarsi a piedi per gli spostamenti da/verso scuola. - Spesso, vi è un problema di trasferimento delle classi per gite in quanto strade spesso utilizzate per gli spostamenti mancano di opportune misure di sicurezza come i marciapiedi. <ul style="list-style-type: none"> o Ad esempio Corso Saffi/Europa è critico, specie in zona Porta delle Chiavi, per via del traffico da attraversare e per il mercato. o Strade adiacenti alla ludoteca comunale risultano pericolose per i bambini, si è costretti a fare percorsi senza marciapiedi o allungare di molto la strada. Si sollecita l'avvio di un confronto con le scuole per definire interventi mirati. - L'utilizzo del TPL non può oggi considerarsi un'opzione alternativa per gli spostamenti extra-aula, poiché frequentemente il costo del servizio costituisce un problema economico in alcune situazioni, pertanto si tende a rinunciare. Sarebbe opportuno pensare ad ulteriori iniziative incentivanti per le scuole locali, interessate ad usufruire di questo tipo di opportunità.
CEAS Romagna Faentina (Centro Educazione Alla Sostenibilità)	<ul style="list-style-type: none"> - Estendere la ZTL deve essere prioritario. - Necessario che l'amministrazione dia segnali concreti sulla direzione che la mobilità del futuro prenderà a Faenza. - Investire e migliorare sulla "ciclabile d'argine" anche come strategia d'accesso al centro cittadino - Favorire il confronto e la collaborazione tra aziende del trasporto pubblico per garantire multi-modalità. Per esempio sinergia bici-treno - Parcheggi scambiatori andrebbero implementati con biciclette pubbliche (nonostante l'attuale sistema sia da ripensare nel suo funzionamento) e stalli per biciclette coperti. - Investire nella sicurezza dei ciclisti (per esempio sullo "stradone" che è la via più comoda per andare velocemente in stazione, ma è pericolosa)
Istituto Comprensivo Europa	<ul style="list-style-type: none"> - È necessario estendere/creare aree pedonali intorno alle scuole ed altri luoghi pubblici frequentati da utenti deboli. Per esempio all'uscita dalla biblioteca che dà su Piazza delle Erbe.

Gruppo portatore di interesse	Suggerimenti e osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> - È necessario ripensare le piste ciclabili che fanno accedere ed uscire dal centro. Per esempio Corso Matteotti (dal centro verso via Firenze) dove la pista ciclabile si percorre in senso opposto a quello di marcia dei veicoli a motore. - Servirebbe uno studio ad hoc che guardi al progetto geometrico delle infrastrutture ciclabili esistenti ed alle relative criticità - Le criticità della rete ciclabile sono esse stesse un ostacolo per l'implementazione del bici-bus - Regolamentare percorsi ciclabili all'interno dei parchi perché sono vie sicure e spesso utilizzate ed è un paradosso che non ci si possa legalmente andare in bici. - Necessario educare alle alternative sostenibili di trasporto visto che, da un sondaggio interno il 70% degli alunni va a scuola in auto per un tragitto inferiore ai 2 km
Confesercenti	<ul style="list-style-type: none"> - Gli obiettivi PAIR, che il comune deve adottare, su ZTL e APU non sono condivisibili - L'estensione ZTL e APU è sinonimo di negazione dell'accessibilità per gli esercenti del centro - Gli interventi di viabilità a volte non sembrano giustificati come quelli ai "Salesiani/Via Bondiolo" - In generale, il focus degli interventi non deve limitarsi al centro storico. Tutto il tessuto urbano di Faenza è interessato da problemi di mobilità - Visto che le attività si decentralizzano, anche le direttrici del traffico cambiano ed è necessario focalizzarsi in quelle zone, dove spesso ci sono grossi problemi di sicurezza stradale (p.es. cavalcavia e naviglio) - Utilizzare la bici è importante e deve essere incentivato attraverso migliorie a piste ciclabili ed estensioni/connessioni insieme ad infrastrutture quali i parcheggi bici coperti - Importante educare la cittadinanza a nuovi modi di fruire la mobilità (come la bici e a piedi), p.es. iniziative di educazione stradale. - In centro dove vi sono utenti deboli a rischio (come studenti al di fuori da scuole o biblioteche) pedonalizzare non è la soluzione. Educare tali utenti deboli al rispetto delle regole della strada è una soluzione sufficiente - Iniziativa Green-Go-Bus molto apprezzata. Bisognerebbe estenderla sulla direttrice verso Forlì, anche con l'introduzione di un ticket - Problema sosta non è enorme e va affrontato attraverso politiche di tariffazione che vada a spostare la domanda verso le mura (sotto utilizzate) dal cuore del centro.
Skaramakai ASD	<ul style="list-style-type: none"> - Come altre città ci insegnano (vedi Bologna) ZTL e APU non avranno effetti troppo pesanti sugli esercenti, anzi a lungo andare favoriranno i commercianti

Gruppo portatore di interesse	Suggerimenti e osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> - È necessario educare alla sicurezza in questi momenti dove la mobilità cittadina e la sua fruizione sta cambiando - È necessario ripensare il bike sharing a Faenza
<p>“Commissione Sicurezza” (Assessorato alla Inclusione sociale, Sicurezza e polizia locale, Politiche europee)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 80% degli incidenti stradali con feriti coinvolgono ciclisti - È necessario intervenire per mettere in sicurezza le piste ciclabili esistenti, specialmente gli attraversamenti (per esempio progettazione geometrica delle intersezioni, dove la linea degli stop automobilistici sono posti oltre la pista ciclabile stessa, creando più conflitti auto/bici) - La zona incrocio Corso Baccarini-Corso Mazzini è pericolosa perché non vi è segnaletica orizzontale che guidi le bici in attraversamento - L’ingresso dal centro storico in bicicletta è più difficoltoso dell’accesso per via della non ideale progettazione della rete ciclabile. - Educazione alla guida necessaria anche per automobilisti (grande problema è la distrazione, p.es. uso telefono cellulare) - Dimensione (ingombro) crescente degli automezzi, specialmente in vie strette del centro, sfavorisce la mobilità ciclopedonale - Area pedonale e ZTL sono da estendere il più possibile.
<p>Legambiente</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Per l’accesso al centro storico, mobilità attiva e multi-modalità sono importanti, ma necessario un cambiamento culturale - È necessario che i parcheggi scambiatori garantiscano la multi-modalità e l’integrazione auto-bici-bus, non solo a parole. Costruirne almeno 4 lungo le 4 direttrici e collegarle con navette. Inoltre metterci bike-sharing e stalli coperti per biciclette. - È necessario intervenire in maniera complessiva su più fronti. Un intervento sporadico non è sufficiente per permettere un cambiamento sostanziale del modo in cui i faentini (e non) fruiscono della mobilità.

4.3. FG III – STILE DI VITA ATTIVO: A PIEDI ED IN BICI

Di seguito la Tabella 3 riporta, per gruppo di stakeholder, gli interventi e la loro articolazione.

Tabella 3. FG III – Commenti e osservazioni dai portatori di interesse, divisi per gruppo di appartenenza.

Gruppo portatore di interesse	Suggerimenti e osservazioni
Istituto comprensivo Matteotti – Faenza Centro	<ul style="list-style-type: none"> - L'Istituto non ha ancora attivato alcuna iniziativa sui percorsi casa/scuola tipo piedibus. L'organizzazione risulta più complessa che in altre realtà in considerazione anche dell'elevata presenza di studenti stranieri (47%) che risultano più difficili da coinvolgere in questo tipo di iniziative. Sarebbe molto importante avviare una campagna di sensibilizzazione mirata, cercando di coinvolgere le famiglie, così da comprendere meglio le abitudini di trasporto e poter verificare la disponibilità delle stesse a divenire parte attiva nell'organizzazione e promozione di queste iniziative. - C'è percezione di correlazione tra mobilità e concentrazione studenti stranieri nelle classi dell'istituto del centro. Una migliore mobilità ed educazione alla mobilità potrebbe aiutare a distribuire più omogeneamente studenti stranieri nelle classi di istituti anche più lontani dal centro - Difficoltà nell'implementazione del piedibus correlata alla percezione del livello di sicurezza stradale - Sovra-responsabilizzazione dei "conduttori" del piedibus rappresenta un ostacolo per i volontari - Nel plesso scolastico si può parcheggiare la bici, tuttavia non l'hanno mai attivamente promossa - Non hanno più attivato iniziative di educazione stradale, ma sarebbe utile ricominciare su educazione guida e uso biciclette/infrastrutture ciclabili (luci di notte, pettorine, piste contromano)
CEAS Romagna Faentina (Centro Educazione Alta Sostenibilità)	<ul style="list-style-type: none"> - Approccio "top-down" di amministrazione/dirigenti, istituto/datori di lavoro per dare segnali di investimento in cambio di stile di mobilità (stalli bici custoditi e al coperto, riorganizzazione precedenza ad incroci per dare priorità a ciclisti) - Implementazione di mobilità urbana sostenibile (particolarmente ciclabile e particolarmente fuori dal centro storico, in quanto quest'ultimo è percepito come più sicuro) può essere anche occasione turistica (itinerario cicloturistico ex linea ferroviaria Firenze-Faenza-Ravenna) - Implementazione meccanismi di ricompensa (anche economica) per spostamenti sistematici in bicicletta (progetto "bike to work")
Fondazione Marri – S. Umiltà (istruzione)	<ul style="list-style-type: none"> - Dopo il primo anno di funzionamento piedibus, vi è la percezione che la sicurezza stradale abbia un ruolo fondamentale affinché l'iniziativa continui e si diffonda - Proposta chiusura al traffico su area di uscita da scuola

Gruppo portatore di interesse	Suggerimenti e osservazioni
primaria e secondaria)	<ul style="list-style-type: none"> - Difficoltà organizzativa del piedibus per carenza volontari disponibili a far da “conduttori”, dovuto anche alla presenza di 3 diversi orari di uscita da scuola - È necessario per finalizzare la mobilità ciclo-pedonale: <ul style="list-style-type: none"> o Rimanere in contatto, essere in rete per condividere problemi e soluzioni o La sicurezza è fondamentale per progetti tipo Piedibus o Incrementare i percorsi pedonali e le strisce pedonali o Incentivare e promuovere il percorso casa-lavoro in bici o a piedi e spostamenti interni ove si necessiti di spostarsi tra diversi plessi - Propongono un bike-sharing all’interno della scuola - Le iniziative più efficaci sono: diventare visibili (presenza continuativa del servizio), avere volontari fissi e raccontare il piedibus
Istituto Istruzione (N/D)	<ul style="list-style-type: none"> - Monitoraggio piedibus: necessità di uniformare e standardizzare raccolta dati sull’uso del piedibus, con successiva informatizzazione attraverso app ed istituzione di meccanismi premialità/penalizzazione per diverse scelte di mobilità casa-scuola.
Istituto Tecnico e Tecnologico Statale “A.Oriani”	<ul style="list-style-type: none"> - Importante “copiare” iniziative di mobilità di successo da altre zone principalmente con un approccio “top-down” dopo un adattamento al contesto locale - Valorizzare lo scambio di esperienze di mobilità vincenti con altre realtà - La convivenza su strada è possibile solo se gerarchizzata, i pedoni devono essere più protetti - Educazione stradale e ciclabile sono prerequisiti importantissimi - “Cucire” disconnessioni rete ciclabile e dare priorità nell’organizzazione della circolazione stradale alle biciclette
Confesercenti Faenza e comprensorio	<ul style="list-style-type: none"> - Interventi educativi sullo stile di vita fondamentali attraverso iniziative scolastiche e aziendali - Implementazione infrastrutture “trip-end” (doccia al lavoro, armadietti, posteggi bici custoditi e coperti) - Bisogna promuovere la sicurezza stradale anche in contesti aziendali oltre che direttamente alla cittadinanza - Promozione dello sviluppo turistico attraverso la mobilità ciclabile - L’accesso all’ospedale e al pronto soccorso è un problema sempre critico e attuale. Il parcheggio all’ospedale è insufficiente e critico per via della grande affluenza.
Legambiente	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento capienza parcheggio ospedale/pronto soccorso

4.4. FG IV – TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

Di seguito la Tabella 4 riporta, per gruppo di stakeholder, gli interventi nella loro articolazione.

Tabella 4. FG IV – Commenti e osservazioni dai portatori di interesse, divisi per gruppo di appartenenza.

Gruppo portatore di interesse	Suggerimenti e osservazioni
Confindustria	<ul style="list-style-type: none"> - Preoccupazione estensione ZTL (“chiusura centro storico”) per ripercussioni su attività commerciali - Forzare le attività nel centro a cambiare mezzi (prenderne di più “verdi”) è un’ulteriore spesa non sostenibile che porterà ad un ulteriore spopolamento commerciale del centro storico - Importante stimolare il cambio dei mezzi commerciali verso tipologie più sostenibili, ma ciò dovrebbe essere fatto a prescindere (o prima) dall’estensione della ZTL - Per il trasporto merci è necessario essere più ambiziosi che solamente preoccuparsi del centro storico - Costruire/identificare una rete viabile delle merci (network logistico), che coinvolga la ferrovia (e investa su di essa) e che includa anche i paesi/città limitrofi - Priorità allo scalo merci che deve essere spostato - Lo scalo merci è il tema prioritario che genera il passaggio di molti mezzi pesanti vicino al centro e sul segmento stradale già congestionato del cavalcavia - City logistics in centro storico non è un problema sentito. È necessario investire risorse altrove, per esempio nello scalo merci - City logistics e merci in centro storico non sono un problema rilevante oggi perché la vivacità commerciale di Faenza è diminuita nel centro e comunque non sarà mai un problema per via delle dimensioni della città
Confcommercio	<ul style="list-style-type: none"> - Scalo merci deve essere priorità assoluta necessaria per formare una rete logistica - In centro non c’è problema, il baricentro del movimento merci è spostato tra il cavalcavia e il casello A14, dove recentemente sono state concesse 120 autorizzazioni commerciali. Le nuove attività si stanno concentrando sulla direttrice nord-sud e lì bisognerebbe guardare alla mobilità merci - Problema merci interessa relativamente il centro cittadino, il problema sono le merci di passaggio da Faenza che trasbordano allo scalo ferroviario. Spostare lo scalo è il vero punto su cui focalizzarsi - È necessaria una vera circonvallazione a contorno della città - Le associazioni di categoria redigono documenti riguardo alle loro necessità che dovrebbero essere letti dall’amministrazione e dai tecnici
Legambiente	<ul style="list-style-type: none"> - La priorità non deve essere il trasporto merci in centro - Va bene pensarci ma lo scalo è il problema numero uno

Consigliere Comunale	<ul style="list-style-type: none">- Le merci in centro non sono un problema. Le attività aperte in centro, a partire dal 2010 sono diminuite in maniera consistente- Controllo accessi ZTL è molto importante, le iniziative in campo riguardo alle merci sono sufficienti ma devono essere fatte rispettare- Ci sono dubbi sulla sostenibilità economica di un sistema di van-sharing
CEAS (Centro Educazione Alla Sostenibilità)	<ul style="list-style-type: none">- Circonvallazione di Faenza è stata una opportunità mancata nel passato.- Intermodalità ferro-gomma da implementare sulla Firenze-Ravenna come “metropolitana di superficie” per passeggeri e merci

5. QUESTIONARIO ON-LINE

In data 10 aprile 2017 nell’ambito del processo partecipativo del PUMS è stata aperta la consultazione degli stakeholder attraverso un questionario. Il questionario è stato redatto sulla piattaforma [EU Survey](#) e inoltrato ai rappresentanti dei principali gruppi di interesse dell’area oggetto d’analisi (totale di 146) in quanto portatori di interessi collettivi. Alla chiusura della consultazione (dopo 3 settimane), risultano 24 rispondenti (16% del totale).

Il questionario è strutturato in quattro sezioni, coincidenti con le macro-tematiche dei Focus Group (Attrattività e miglioramento del Trasporto Pubblico Locale; Miglioramento dell’accessibilità al centro storico; Stile di vita attivo: a piedi e in bici; e Trasporto merci e logistica). Ogni macro-tematica, dopo aver esplicitato alcuni obiettivi, ne richiede il giudizio in termini di “condivisione” dell’obiettivo e di “orizzonte temporale” di raggiungimento. Infine, sono proposte alcune domande più specifiche sulla realtà faentina. Una copia del questionario è allegata in APPENDICE A – QUESTIONARIO.

I quesiti sono stati presentati indistintamente a tutti i portatori di interesse al fine di raccogliere il loro punto di vista sulle tematiche trasversali di comune interesse.

5.1. I RISPONDENTI: UN RIASSUNTO

La figura seguente presenta la suddivisione del campione intervistato per sesso e per età (Figura 9): il 38% degli intervistati sono femmine; il 63% hanno un’età compresa tra i 40 e i 59 anni.

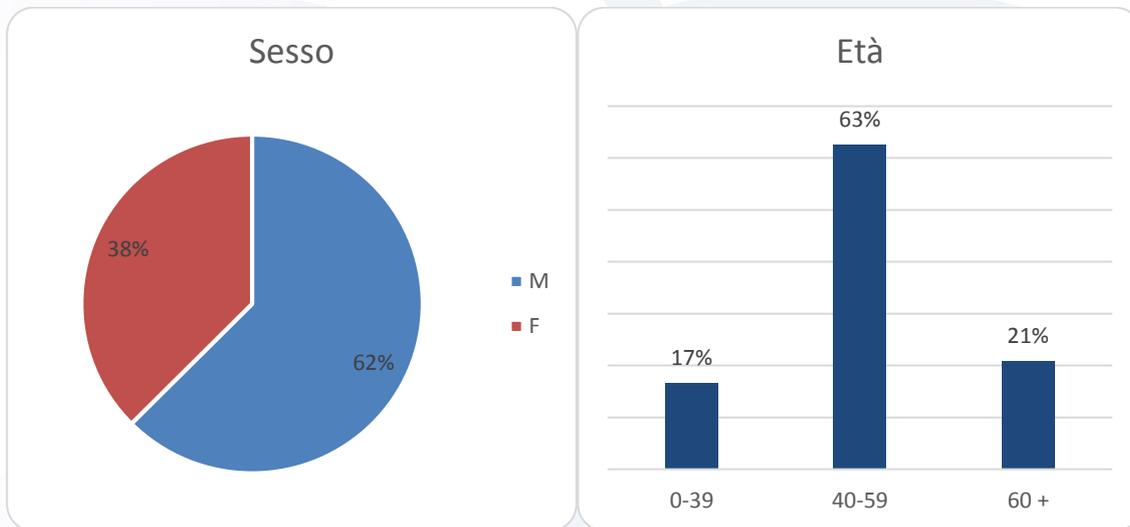


Figura 9. Caratterizzazione dei rispondenti.

5.2. MACRO TEMATICA I: ATTRATTIVITÀ E MIGLIORAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il servizio del trasporto pubblico urbano a Faenza è caratterizzato da percentuali di utilizzo relativamente basse, specialmente tra le fasce giovani della popolazione. Il basso utilizzo può essere ricondotto alle caratteristiche attuali del trasporto pubblico, così come alle esigenze ed abitudini della popolazione. Perciò si vogliono sottoporre degli interventi che mirano a rendere più attrattivo il trasporto pubblico urbano da molteplici punti di vista (ad esempio da un punto di vista tariffario).

Obiettivi ed azioni generali

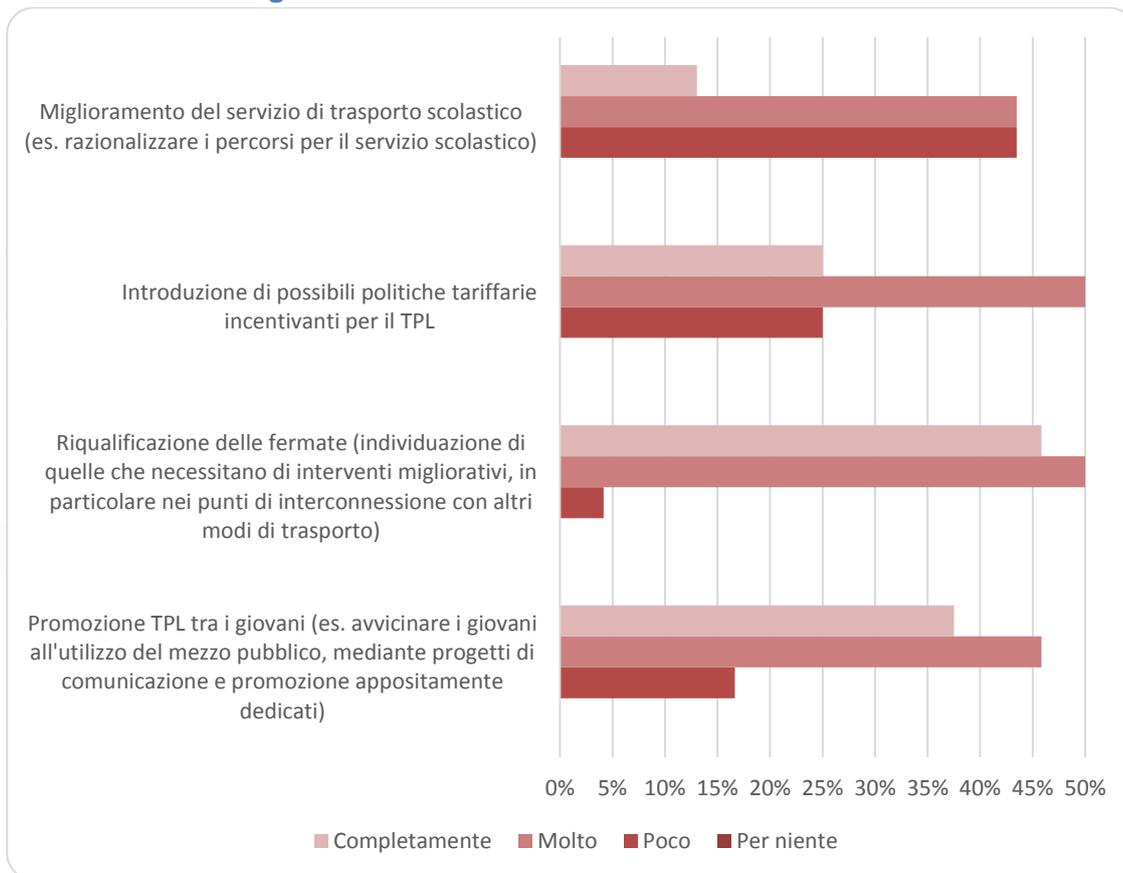


Figura 10. Livello di condivisione degli obiettivi proposti (nota: 1 persona ha preferito non rispondere ad una di queste domande).

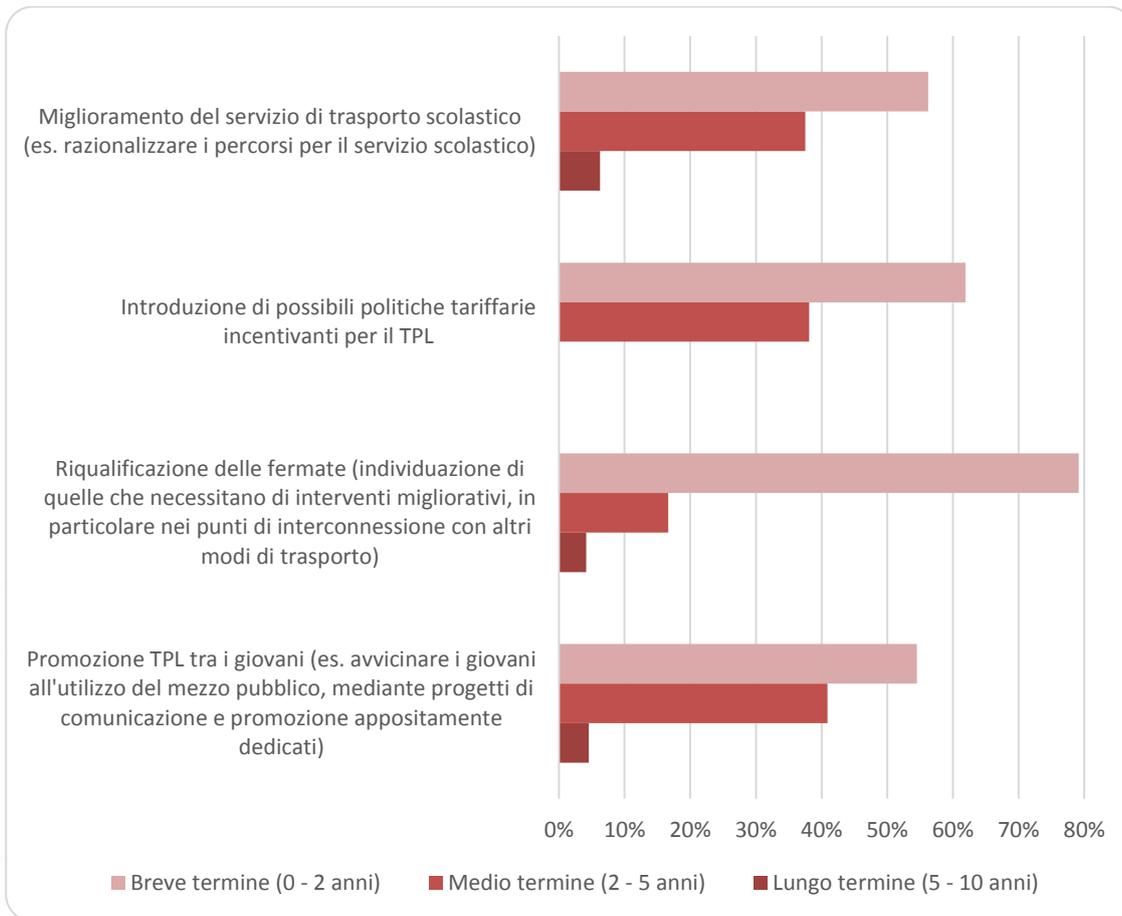


Figura 11. Livello di urgenza temporale degli obiettivi proposti.

Associando un valore numerico crescente per ogni livello di risposta (1-4 da “per niente” a “completamente” in Figura 10 e 1-3 da “breve” a “lungo” termine in Figura 11), è possibile trovare un valore medio attraverso il quale dare una priorità agli obiettivi secondo le persone consultate. Tabella 5 riporta anche in forma cromatica oltreché numerica, una graduatoria degli interventi, evidenziando che, seppur siano tutti tendenzialmente condivisi, l'intervento sulla riqualificazione delle fermate del TPL in relazione anche alla multi-modalità risulta essere quello maggiormente necessario per gli intervistati.

Tabella 5. Comparazione delle priorità

	Condivisone*	Urgenza**
Promozione TPL tra i giovani (es. avvicinare i giovani all'utilizzo del mezzo pubblico, mediante progetti di comunicazione e promozione appositamente dedicati)	3,2	2,5
Riqualificazione delle fermate (individuazione di quelle che necessitano di interventi migliorativi, in particolare nei punti di interconnessione con altri modi di trasporto)	3,4	2,8
Introduzione di possibili politiche tariffarie incentivanti per il TPL	3	2,6
Miglioramento del servizio di trasporto scolastico (es. razionalizzare i percorsi per il servizio scolastico)	2,7	2,5

* scala: 1: Per niente, 4: Completamente

** scala: 1: Lungo periodo, 3: Breve periodo

Obiettivi ed azioni specifici

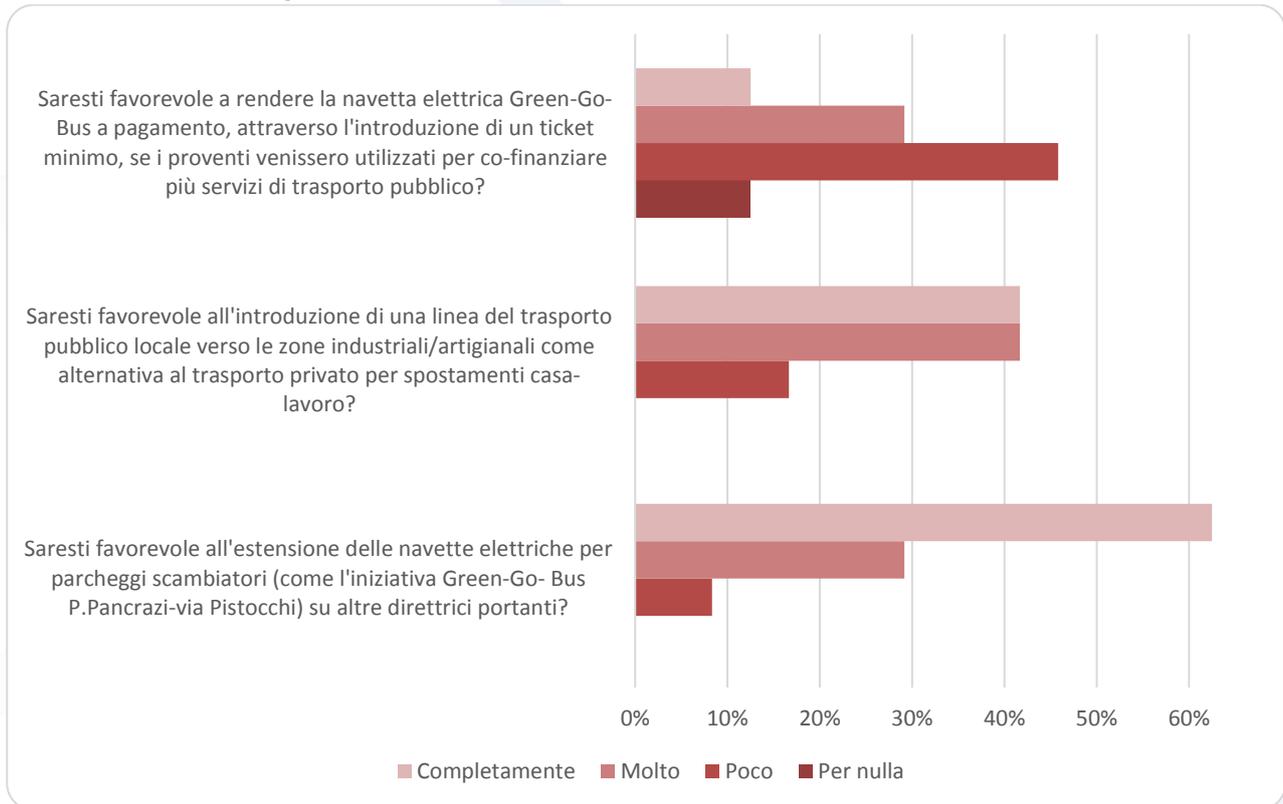


Figura 12. Livello di condivisione di possibili iniziative specifiche.

Tabella 6. Graduatoria interventi specifici.

Condivisioe*

Saresti favorevole all'estensione delle navette elettriche per parcheggi scambiatori (come l'iniziativa Green-Go- Bus P.Pancrazi-via Pistocchi) su altre direttrici portanti?	3,5
Saresti favorevole all'introduzione di una linea del trasporto pubblico locale verso le zone industriali/artigianali come alternativa al trasporto privato per spostamenti casa-lavoro?	3,3
Saresti favorevole a rendere la navetta elettrica Green-Go-Bus a pagamento, attraverso l'introduzione di un ticket minimo, se i proventi venissero utilizzati per co-finanziare più servizi di trasporto pubblico?	2,4

*scala: 1: Per nulla, 4: Completamente

Sintesi delle elaborazioni e commenti

Dalle elaborazioni effettuate si desume come la priorità di intervento percepita dai rispondenti in ambito di TPL possa essere identificata in una generale riqualificazione del servizio a partire dall'adeguamento e messa in sicurezza delle fermate, con particolare riguardo alle situazioni problematiche poste sulle linee dei servizi scolastici e nei principali punti di interconnessione con altri modi di trasporto. In relazione agli obiettivi proposti trova ampia condivisione anche la promozione del TPL verso i giovani attraverso iniziative di comunicazione ad hoc. La leva della politica tariffaria incentivante rappresenta certamente una concreta opportunità per attrarre nuova utenza. Iniziative come il Green Go Bus vengono apprezzate e identificate come soluzioni da implementare anche su altre direttrici portanti al fine di ridurre l'utilizzo dell'auto propria a vantaggio di forme di trasporto collettivo. Si rileva una sensibile diminuzione del gradimento di tale servizio (ad oggi gratuito) in presenza dell'inserimento di un ticket. Da non trascurare la segnalazione in merito al gradimento dell'inserimento di nuovi servizi di collegamento da/verso aree/grandi realtà produttive del territorio.

5.3. MACRO TEMATICA II: MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ AL CENTRO STORICO

Dagli ultimi approfondimenti realizzati nell'ambito del Censimento 2011 il numero di spostamenti rilevati su flussi sistematici (casa-scuola; casa-lavoro) da/per il Comune di Faenza ammonta a circa 35.000/giorno, di cui 11.000 circa da fuori Comune e concentrati in particolare sulle direttrici dalle vicine province di Bologna e Forlì-Cesena (direttrice della via Emilia). Nell'Unione della Romagna faentina, Brisighella e Castel Bolognese contribuiscono per la maggiore al totale degli spostamenti extra comunali in entrata. Per quegli spostamenti da fuori comune, in media, circa 80% viene effettuato con auto privata, e il rimanente 20% con mezzi pubblici. La prevalenza degli spostamenti è infra-comunale (circa 24.000/giorno) e vede, seppur in forma minore, la prevalenza dell'utilizzo dell'auto privata 63% sul totale. La mobilità urbana è caratterizzata da una rilevante percentuale di

spostamenti ciclo-pedonali, che rappresenta quasi il 35% del totale. Scarso l'utilizzo del TPL che interessa meno del 3% dei flussi totali.

Al fine di migliorare l'accessibilità in centro storico e ottemperare anche agli obblighi normativi previsti dagli strumenti di pianificazione sovraordinati, vengono identificate alcune possibili misure funzionali a ridurre la dipendenza dall'uso dell'auto privata in particolare per gli spostamenti sulle brevi distanze e per l'accesso in centro e a incentivare comportamenti virtuosi da parte dei cittadini nella scelta modale. Tra queste vengono condivise le proposte inerenti all'incremento dell'area pedonale e della tariffazione differenziata per la sosta in centro, prospettando la realizzazione di nuovi parcheggi scambiatori periferici, posti in corrispondenza alle direttrici principali (Firenze-Faenza; Forlì-Faenza; Ravenna-Faenza) in associazione a navette di collegamento per il centro. Lo strumento, indica altresì gli ulteriori interventi migliorativi ipotizzati per incrementare la qualità della vivibilità del centro e il livello di accessibilità tra questi: iniziative di info-mobilità per migliorare il livello di informazione delle soluzioni modali disponibili (TPL, bike sharing, car-sharing) e incrementare le opportunità soprattutto in prossimità dei principali punti di interscambio modale (stazione, capolinea, ecc.), oltre ad un ulteriore miglioramento e promozione della ciclabilità attraverso l'attivazione di un piano strategico dedicato a rendere tale opzione componente rilevante per lo sviluppo delle strategie future di mobilità.

Obiettivi ed azioni specifiche

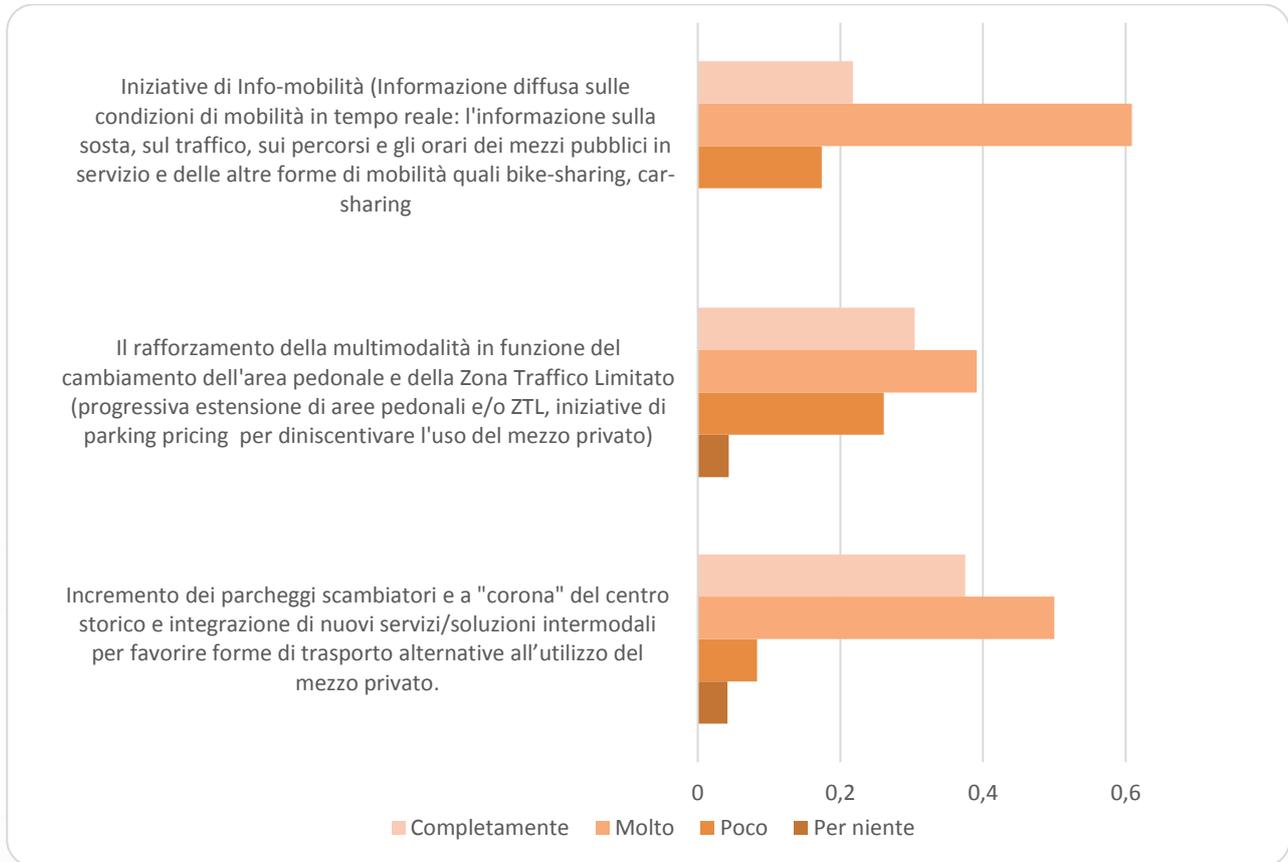


Figura 13. Livello di condivisione degli obiettivi proposti (nota: 1 persona ha preferito non rispondere ad una di queste domande).

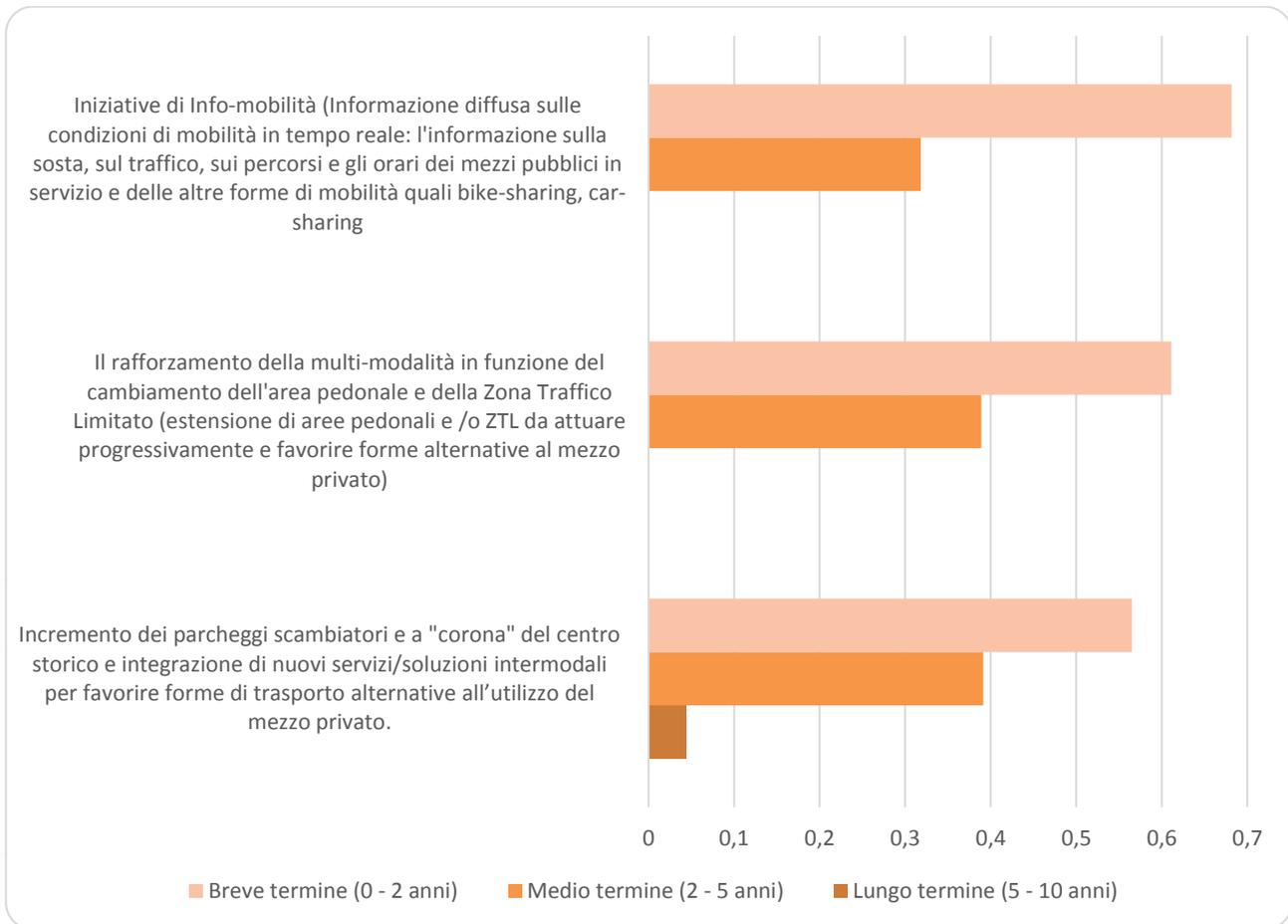


Figura 14. Livello di urgenza temporale degli obiettivi proposti.

Associando un valore numerico crescente per ogni livello di risposta (1-4 da “per niente” a “completamente” in Figura 13 e 1-3 da “breve” a “lungo” termine in Figura 14. Livello di urgenza temporale degli obiettivi proposti.), è possibile trovare un valore medio attraverso il quale dare una priorità agli obiettivi secondo le persone consultate. Tabella 7 riporta anche in forma cromatica oltreché numerica, una graduatoria degli interventi, evidenziando che, seppur siano tutti più o meno condivisi, l'intervento concernente i parcheggi scambiatori per accedere al centro con uno spostamento intermodale risulta il più condiviso, seppur il più urgente è individuato nelle iniziative di info-mobilità.

Tabella 7. Comparazione delle priorità

	Condivisone*	Urgenza**
Incremento dei parcheggi scambiatori e a "corona" del centro storico e integrazione di nuovi servizi/soluzioni intermodali per favorire forme di trasporto alternative all'utilizzo del mezzo privato.	3,2	2,5
Il rafforzamento della multi-modalità in funzione del cambiamento dell'area pedonale e della Zona Traffico Limitato (estensione di aree pedonali e /o ZTL da attuare progressivamente, utilizzando anche la sosta a pagamento per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi e favorire forme alternative al mezzo privato)	3	2,6
Iniziative di Info-mobilità (Informazione diffusa sulle condizioni di mobilità in tempo reale: l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità quali bike-sharing, car-sharing, taxi)	3	2,7

* scala: 1: Per niente, 4: Completamente

** scala: 1: Lungo periodo, 3: Breve periodo

Obiettivi ed azioni specifiche

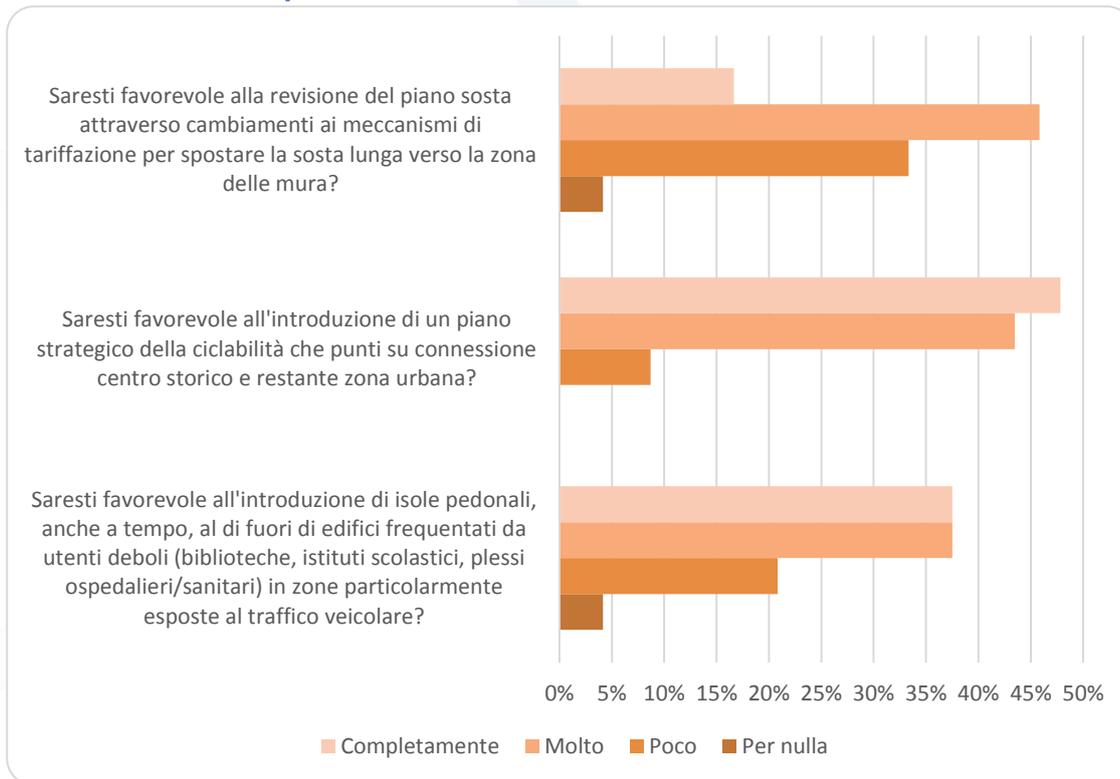


Figura 15. Livello di condivisione di possibili iniziative specifiche

Tabella 8. Graduatoria interventi specifici.

	Condivisone*
Saresti favorevole all'introduzione di isole pedonali, anche a tempo, al di fuori di edifici frequentati da utenti deboli (biblioteche, istituti scolastici, plessi ospedalieri/sanitari) in zone particolarmente esposte al traffico veicolare?	3,1
Saresti favorevole all'introduzione di un piano strategico della ciclabilità che punti su connessione centro storico e restante zona urbana?	3,4
Saresti favorevole alla revisione del piano sosta attraverso cambiamenti ai meccanismi di tariffazione per spostare la sosta lunga verso la zona delle mura?	2,8

*scala: 1: Per nulla, 4: Completamente

Sintesi delle elaborazioni e commenti

Dall'elaborazione dei risultati del questionario emerge da parte dei rispondenti, una generale condivisione di tutte le linee di indirizzo proposte ed un particolare apprezzamento per lo sviluppo di un piano dedicato alla ciclabilità atto a collegare le periferie ed il centro. Viene inoltre espresso apprezzamento per l'introduzione, anche limitate a certe finestre temporali di isole pedonali specialmente in orari e luoghi ad alta frequentazione di utenti deboli (come le scuole).

5.4. MACRO TEMATICA III: STILE DI VITA ATTIVO: A PIEDI E IN BICI

Il territorio del Comune di Faenza presenta ad oggi 49 km di piste ciclabili interamente realizzate. Ad oggi come evidenziato anche in ambito del Focus Group relativo alla presente tematica il livello di utilizzo di soluzioni di mobilità ciclo-pedonali in ambito urbano supera il 34% del totale sugli spostamenti sistematici. Al fine di incrementare tale modalità di utilizzo per ingenerare nei cittadini un cambio di approccio nella scelta modale, soprattutto per gli spostamenti sulle brevi distanze, viene richiesto di indicare in ordine di priorità e condivisione degli interventi l'opinione in merito alla creazione di una rete viaria dedicata alla ciclo-mobilità, iniziative di diffusione dell'educazione stradale e sicurezza nella circolazione e promozione di uno stile di vita attivo attraverso l'incremento di progetti dedicati.

Obiettivi ed azioni generali

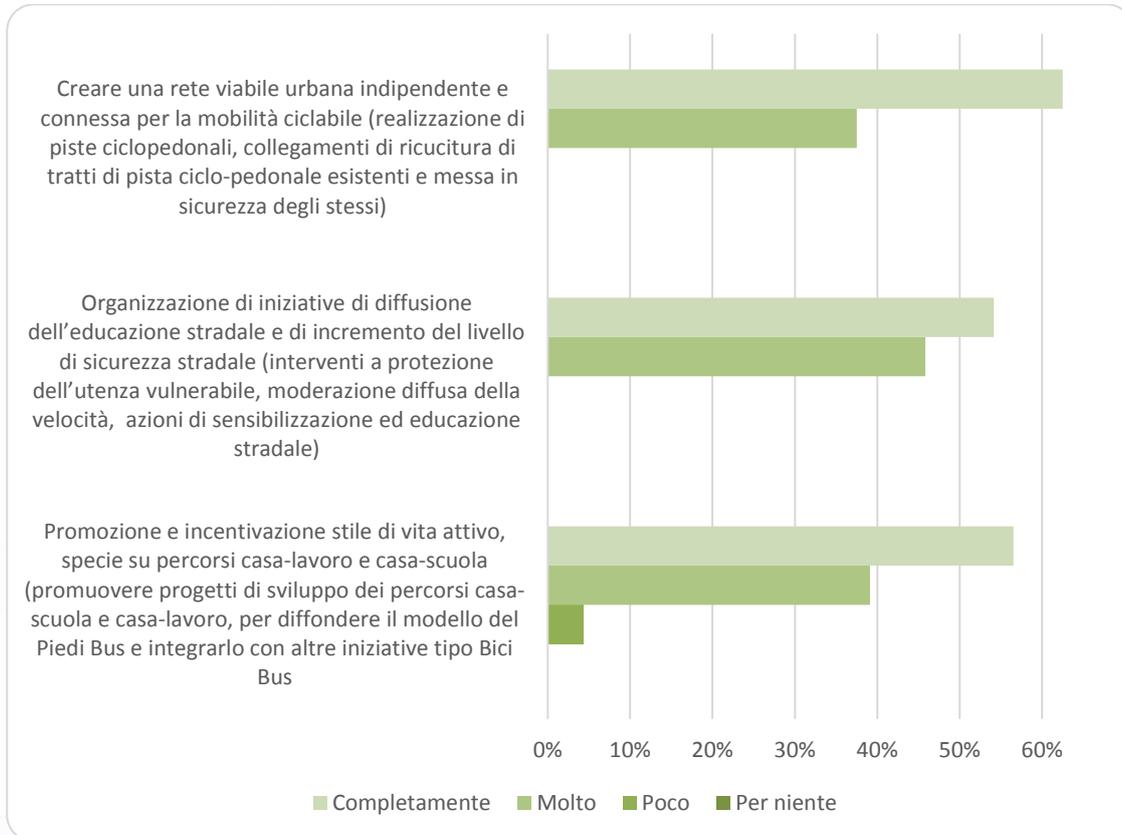


Figura 16. Livello di condivisione degli obiettivi proposti (nota: 1 persona ha preferito non rispondere ad una di queste domande)

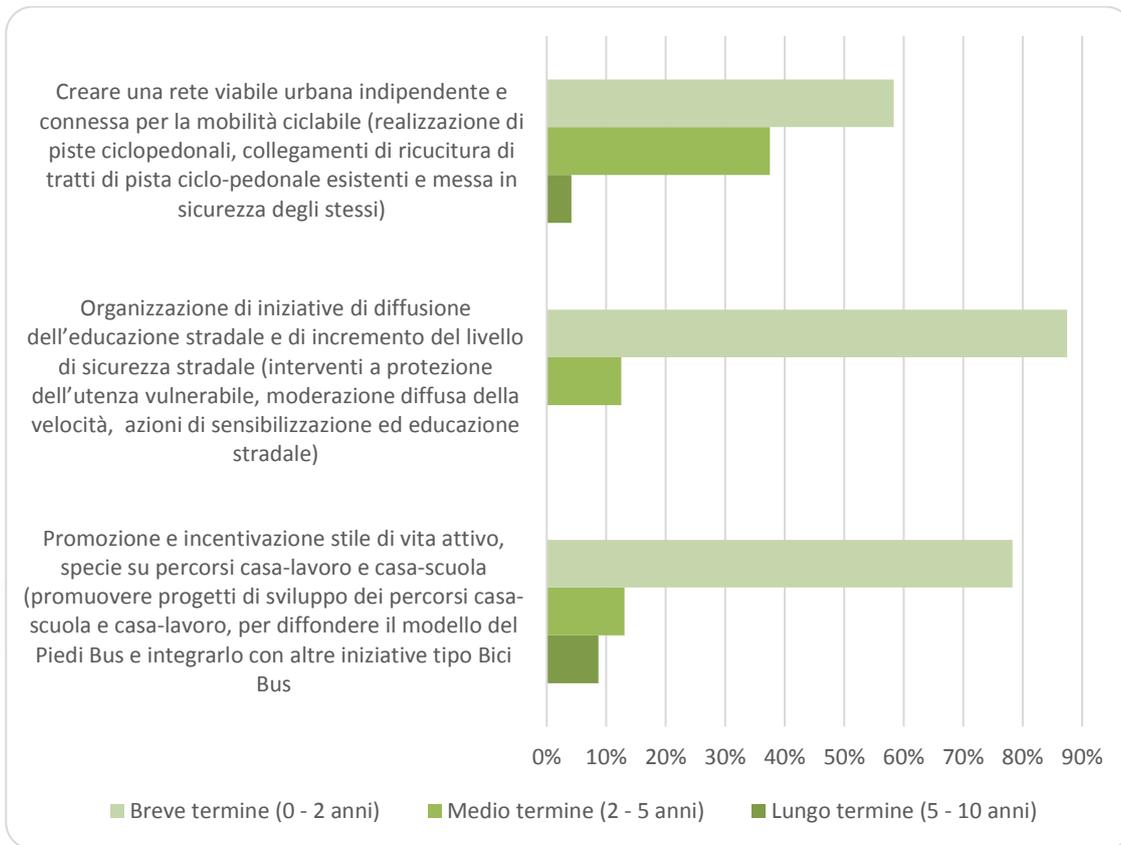


Figura 17. Livello di urgenza temporale degli obiettivi proposti.

Associando un valore numerico crescente per ogni livello di risposta (1-4 da “per niente” a “completamente” in Figura 16 e 1-3 da “breve” a “lungo” termine in Figura 17), è possibile trovare un valore medio attraverso il quale dare una priorità agli obiettivi secondo le persone consultate. Tabella 9 riporta anche in forma cromatica oltreché numerica, una graduatoria degli interventi, evidenziando che, seppur siano tutti più o meno condivisi, gli interventi di educazione alla sicurezza stradale sono i più urgenti, mentre la creazione di una vera rete ciclabile sia il più condiviso.

Tabella 9. Comparazione delle priorità

	Condivisone*	Urgenza**
Promozione e incentivazione stile di vita attivo, specie su percorsi casa-lavoro e casa-scuola (promuovere progetti di sviluppo dei percorsi casa-scuola e casa-lavoro, per diffondere il modello del Piedi Bus e integrarlo con altre iniziative tipo Bici Bus in collaborazione con gli Istituti scolastici, i genitori e le associazioni di volontariato. Attivazione iniziative mobilità attiva incentivate da aziende, associazioni datoriali e istituti scolastici)	3,5	2,7
Organizzazione di iniziative di diffusione dell'educazione stradale e di incremento del livello di sicurezza stradale (interventi a protezione dell'utenza vulnerabile, moderazione diffusa della velocità, azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale)	3,5	2,9
Creare una rete viabile urbana indipendente e connessa per la mobilità ciclabile (realizzazione di piste ciclopedonali, collegamenti di ricucitura di tratti di pista ciclo-pedonale esistenti e messa in sicurezza degli stessi)	3,6	2,5

* scala: 1: Per niente, 4: Completamente

** scala: 1: Lungo periodo, 3: Breve periodo

Obiettivi ed azioni specifici

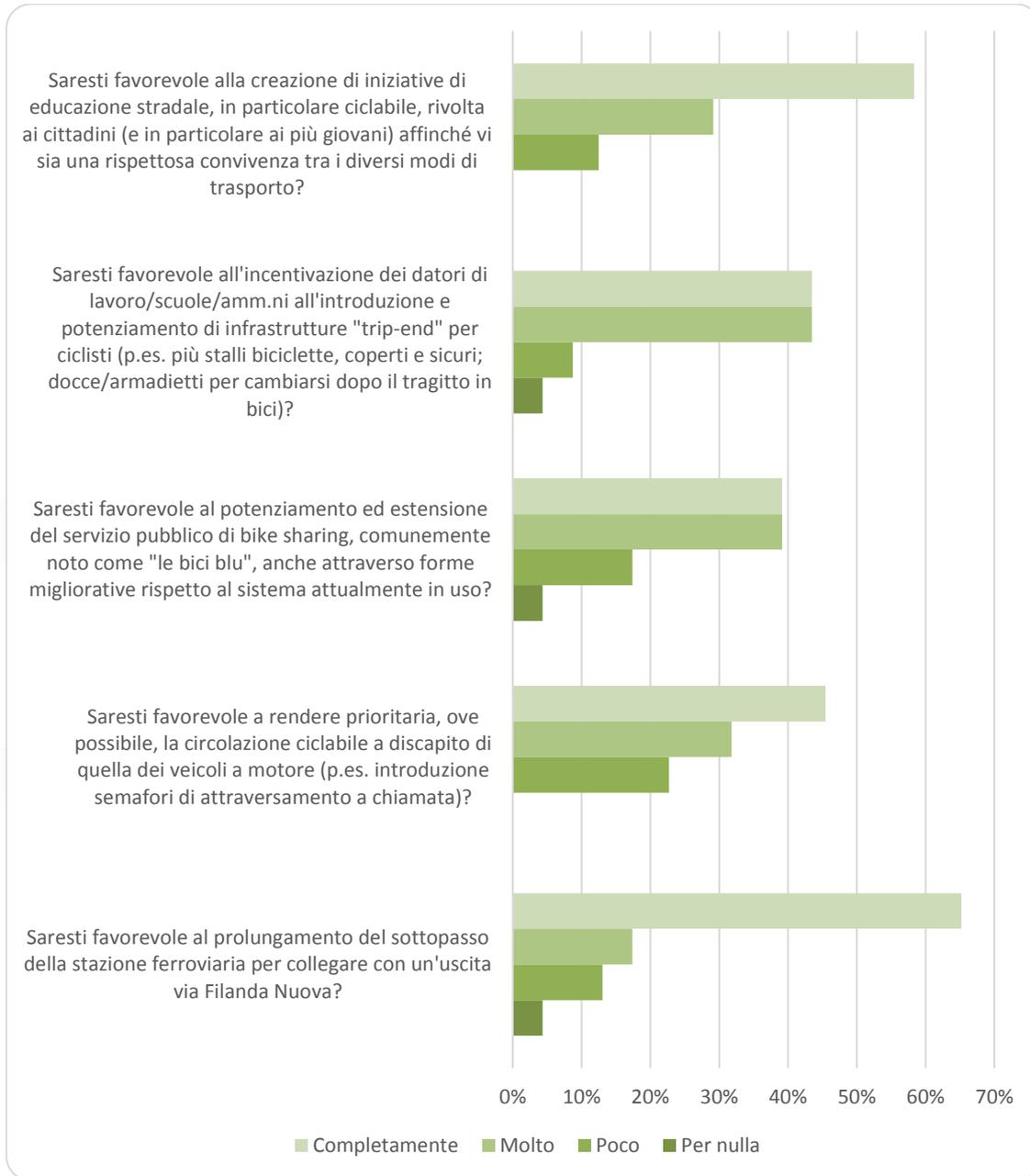


Figura 18. Livello di condivisione di possibili iniziative specifiche

Tabella 10. Graduatoria interventi specifici.

	Condivisone*
Saresti favorevole al prolungamento del sottopasso della stazione ferroviaria per collegare con un'uscita via Filanda Nuova?	3,4
Saresti favorevole a rendere prioritaria, ove possibile, la circolazione ciclabile a discapito di quella dei veicoli a motore (p.es. introduzione semafori di attraversamento a chiamata)?	3,2
Saresti favorevole al potenziamento ed estensione del servizio pubblico di bike sharing, comunemente noto come "le bici blu", anche attraverso forme migliorative rispetto al sistema attualmente in uso?	3,1
Saresti favorevole all'incentivazione dei datori di lavoro/scuole/amministrazione all'introduzione e potenziamento di infrastrutture "trip-end" per ciclisti (p.es. più stalli biciclette, coperti e sicuri; docce ed armadietti per cambiarsi dopo il tragitto in bici)?	3,3
Saresti favorevole alla creazione di iniziative di educazione stradale, in particolare ciclabile, rivolta ai cittadini (e in particolare ai più giovani) affinché vi sia una rispettosa convivenza tra i diversi modi di trasporto?	3,5

*scala: 1: Per nulla, 4: Completamente

Sintesi delle elaborazioni e commenti

I risultati emersi in merito all'elaborazione delle risposte nella presente sezione, evidenziano in generale una condivisone per tutte le azioni proposte. Tuttavia appare più spiccato il livello di condivisione per la realizzazione di specifiche iniziative in ambito di educazione stradale. Parimenti emerge la priorità specifica di sviluppare, andando a rafforzare quanto già avviato dall'amministrazione una rete di viabilità dedicata ciclo-mobilità che consenta la circolazione in sicurezza e con il minor numero di interferenze con il traffico motorizzato. In riferimento a quest'ultimo punto viene sottolineata la necessità di prolungare il sottopasso della stazione ferroviaria per consentire il collegamento con via Filanda Nuova.

5.5. MACRO TEMATICA IV: TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

In riferimento alla logistica delle merci in ambito urbano l'Amministrazione Comunale non ha ancora identificato un proprio piano di interventi con specifica focalizzazione sul tema. Pertanto il PUMS diviene anche l'occasione per verificare la sensibilità rispetto a tale ambito utile ad indentificare priorità di intervento e criticità del sistema per lo sviluppo di un possibile progetto dedicato al miglioramento del trasporto merci in città. In particolare attraverso il questionario viene posta l'attenzione sullo sviluppo di iniziative di city logistics, identificate da un precedente progetto e sulla necessità di riattivare un tavolo di confronto sul tema tra comune e operatori del settore/categoria per riverificare l'attualità delle proposte per incentivare l'utilizzo di mezzi eco-compatibili in centro e l'accreditamento degli operatori autorizzati.

Obiettivi ed azioni generali

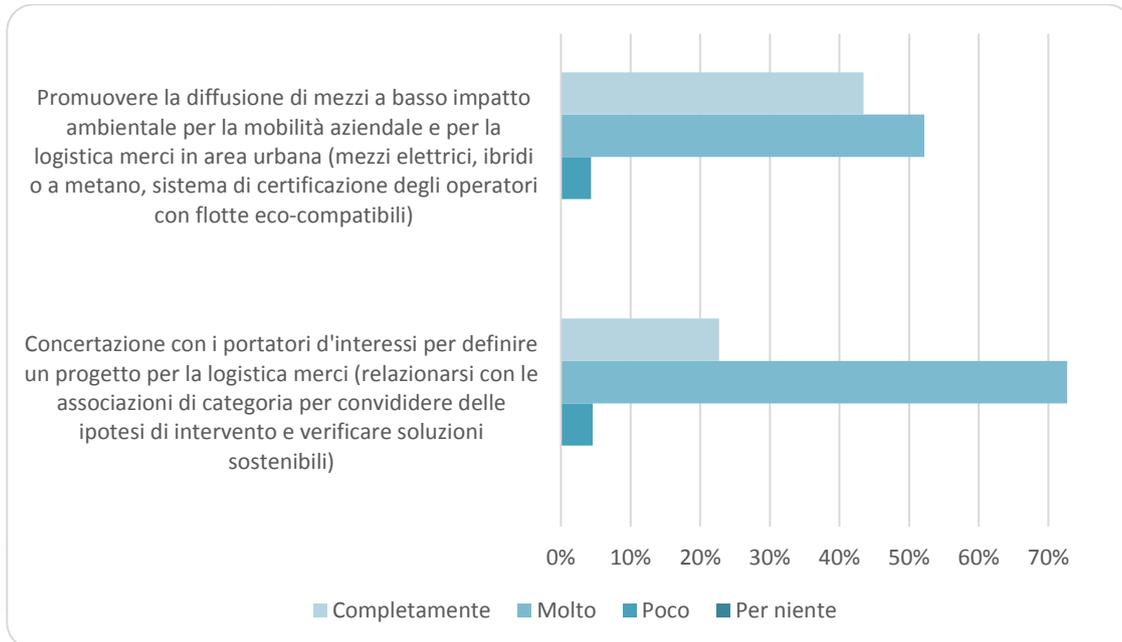


Figura 19. Livello di condivisione degli obiettivi proposti (nota: 1 persona ha preferito non rispondere ad una di queste domande).

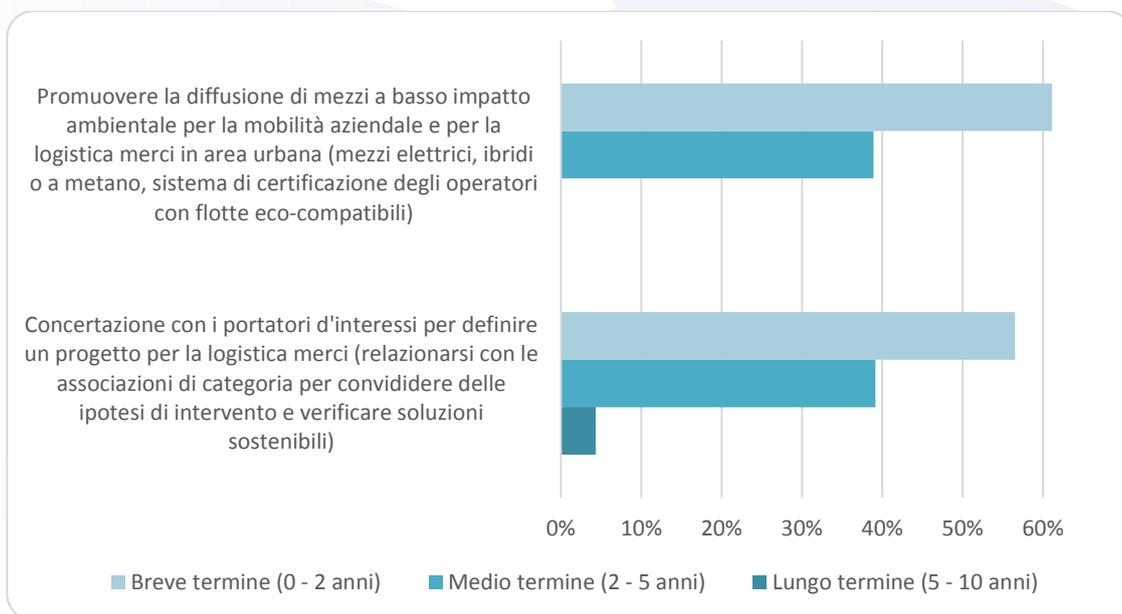


Figura 20. Livello di urgenza temporale degli obiettivi proposti.

Associando un valore numerico crescente per ogni livello di risposta (1-4 da “per niente” a “completamente in Figura 19 e 1-3 da “breve” a “lungo” termine in Figura 20), è possibile trovare un valore medio attraverso il quale dare una priorità agli obiettivi secondo le persone consultate. Tabella 11 riporta anche in forma cromatica oltreché numerica, una graduatoria degli interventi, evidenziando che, seppur siano tutti più o meno condivisi, la promozione di mezzi a basso impatto ambientale per il trasporto merci (come i veicoli elettrici) sia prioritario. Questo risulta in accordo anche con la visione “elettrica” del futuro della mobilità evidenziata nel capitolo della partecipazione degli studenti.

Tabella 11. Comparazione delle priorità

	Condivisone*	Urgenza**
Concertazione con i portatori d'interessi per definire un progetto per la logistica merci (relazionarsi con le associazioni di categoria per condividere delle ipotesi di intervento e verificare soluzioni sostenibili)	3,2	2,5
Promuovere la diffusione di mezzi a basso impatto ambientale per la mobilità aziendale e per la logistica merci in area urbana (mezzi elettrici, ibridi o a metano, sistema di certificazione degli operatori con flotte eco-compatibili)	3,4	2,6

* scala: 1: Per niente, 4: Completamente

** scala: 1: Lungo periodo, 3: Breve periodo

Obiettivi ed azioni specifici

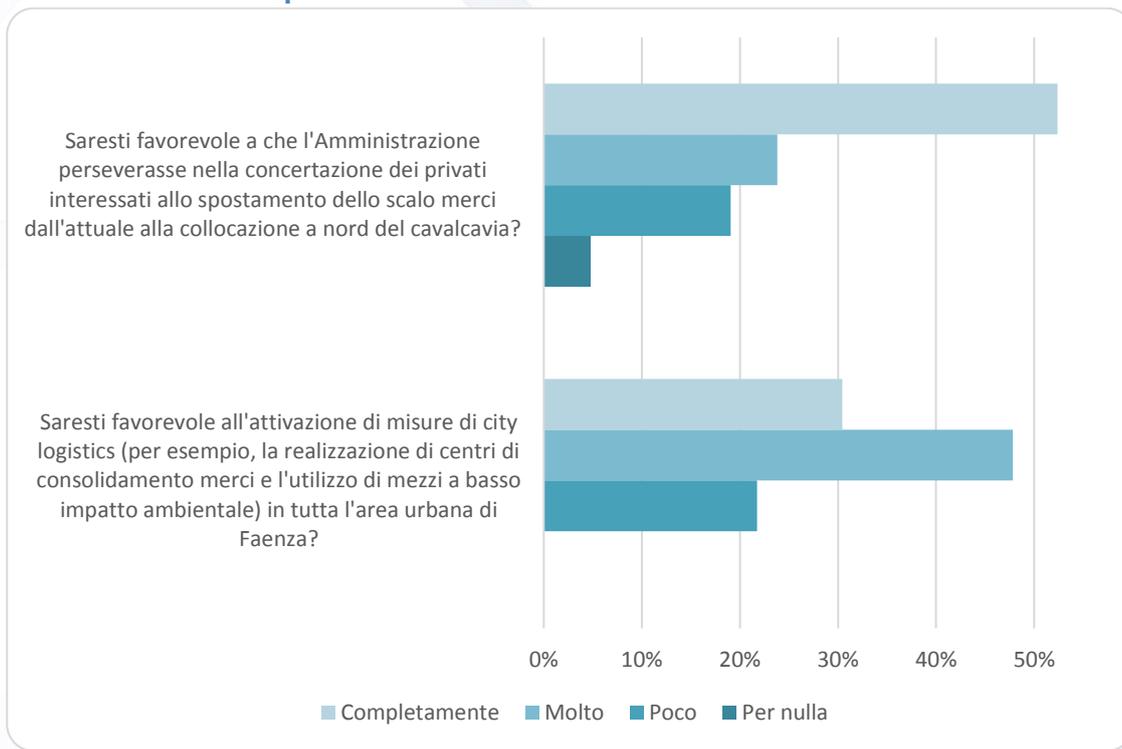


Figura 21. Livello di condivisione di possibili iniziative specifiche

Tabella 12. Graduatoria interventi specifici.

	Condivisione*
Saresti favorevole all'attivazione di misure di city logistics (per esempio, la realizzazione di centri di consolidamento merci e l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale) in tutta l'area urbana di Faenza?	3,1
Saresti favorevole a che l'Amministrazione perseverasse nella concertazione dei privati interessati allo spostamento dello scalo merci dall'attuale alla collocazione a nord del cavalcavia?	3,2

*scala: 1: Per nulla, 4: Completamente

Sintesi delle elaborazioni e commenti

Le tematiche indagate attraverso l'indagine on-line sul tema specifico vedono un buon livello di condivisione delle proposte. Entrambe le proposte in particolare emerge l'apprezzamento per verificare la possibilità di utilizzare mezzi eco-compatibili per la distribuzione urbana, verificando l'idoneità delle flotte degli operatori che operano in tale ambito anche attraverso sistemi di premialità. Da non trascurare la segnalazione relativa allo spostamento dello scalo intermodale dall'attuale collocazione a nord del cavalcavia, al fine di ridurre l'interferenza del traffico pesante sulla viabilità urbana.

5.6. ULTERIORI PROPOSTE E SUGGERIMENTI Pervenuti

Si sintetizzano di seguito i contributi e i suggerimenti pervenuti a mezzo del questionario, per ciascuna area tematica riportando per inciso alcune affermazioni indicate che si ritiene di mantenere in forma di "statement".

➤ Attrattività e miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL)

- Necessità di realizzare/incrementare le corsie preferenziali per i bus
- Implementare nuovi servizi per le tratte ad oggi non collegate (verso Tebano, verso S. Lucia). Se possibile con mezzi a metano o elettrici.
- Viene segnalata la necessità di fare un'attenta revisione dei tempi e delle fermate del TPL prima di avviare una promozione del servizio verso i giovani. "Ad oggi l'opzione è poco utilizzata dai giovani per i collegamenti in ambito urbano perché non hanno orari che coincidano con le entrate e uscite da scuola".
- Per incrementare l'utilizzo da parte dei giovani del TPL, viene suggerita l'introduzione di una card/abbonamento che preveda la possibilità di utilizzare bus/navetta e bikesharing.

- In merito al servizio scolastico, la razionalizzazione dei punti di raccolta nel forese non viene ritenuta una soluzione ideale poiché “obbligherebbe i genitori ad uscire con le auto per portare i figli nelle aree di raccolta”. Si insiste per mantenere la capillarizzazione del servizio, proponendo di introdurre incentivi in grado di catturare anche coloro che oggi non usano il bus - scuola
- “Il trasporto pubblico andrebbe ottimizzato per chi non ha alternative (es: anziani, portatori di handicap). Le altre persone beneficerebbero di più dalla possibilità di muoversi in bicicletta senza rischi.”
- Vengono suggerite nuove linee/collegamenti per il GreenGoBus (Conad Filanda -Stazione - Via Campidori- P.zza Popolo; Coop Borgo -Corso Europa -Piazza Popolo; Errano - Orto Bertoni- Cimitero - Via Castellani; Reda-Coop Borgo; Granarolo- Conad Filanda)
- Viene suggerita una generale rivisitazione degli orari del TPL, da conciliare con gli orari scolastici e con quelli di ingresso/uscita delle aziende. “Una persona non può organizzare la giornata in funzione dell’orario dei bus. Meglio pochi ma più logisticamente efficienti”
- Si ritiene che la promozione dei servizi debba essere indirizzata anche ad anziani ed adulti, soprattutto se rese efficienti le linee per alcuni punti di interesse: casa della salute, cimitero.
- Viene proposta l’introduzione di abbonamenti non nominativi destinati ai servizi “GreenBus”, ma utilizzabili da tutti i componenti del nucleo familiare, al fine anche di implementare un conseguente meccanismo di premialità fiscale a dimostrazione dell’avvenuto effettivo utilizzo (nr. di corse effettuate) in sostituzione dell’auto privata.
- Si suggerisce di incentivare anche “l’utilizzo sicuro della bicicletta attraverso percorsi ben segnalati e rispettosi delle bici a discapito delle auto che hanno troppa priorità sia sulla viabilità che sui parcheggi”.
- L’utilizzo della bicicletta viene indicata come componente integrativa del TPL, da favorire e promuovere soprattutto verso le fasce più giovani, attraverso una “estensione della zona di chiusura al traffico e l’introduzione di veri percorsi ciclabili completamente protetti e sicuri”

➤ **Miglioramento dell’accessibilità al centro storico**

- Si suggerisce di limitare fortemente l’accesso delle auto dal centro storico inserendo percorsi sicuri e privilegiati per bici, minibus e pedoni. Inserendo anche aree pedonali, stabili o a tempo in prossimità delle scuole, in modo che si possano conseguentemente valutare gli impatti sul traffico in adiacenza a tali zone.
- “Rendere pedonale vaste aree del centro storico (almeno il 20% come vuole il PAIR), sicuramente tutte quelle toccate dal Green Go Bus (che andrà incentivato) e che non deve essere inteso come servizio alternativo alle auto, ma sostitutivo”.
- Vengono indicate una serie di zone potenzialmente atte alla pedonalizzazione, che si riportano di seguito:
 - Piazza della Libertà, (liberandola dal parcheggio) e zone limitrofe biblioteca, ludoteca, scuole Pirazzini e Gulli.
 - I corsi entro le mura (Mazzini, Saffi, Cavour, Matteotti). “Via Mazzini andrebbe resa pedonale dall’incrocio con via Baccarini alla piazza. Dal suddetto incrocio fino all’ospedale andrebbe resa a senso unico e a traffico limitato, e segnata a terra una striscia per la ciclabile riducendo il rischio di interferenza con i pedoni poiché ora le

- bici passano sul marciapiede, o sulla strada, con rischio per le bici, perché buona parte della carreggiata è occupata da auto parcheggiate e doppio senso di marcia”
- Via Naviglio e Garibaldi chiuse al traffico a partire dal parcheggio scambiatore in prossimità del quale (in via Naviglio), attivare servizi bus e prevedere un punto di noleggino per le bici.
 - In generale viene proposta la limitazione del traffico su tutte le altre zone del centro storico, con particolare divieto ai veicoli maggiormente inquinanti.
- Per incrementare l'utilizzo del bikesharing viene sottolineata la necessità di inserire formule molto semplici, rendendolo incluso il servizio nel prezzo del biglietto sosta, senza bisogno di tessere. Si suggerisce inoltre di dotare le bici con seggiolini e di rendere disponibili anche bici per i bambini.
 - Viene sottolineata l'esigenza di promuovere sistemi di tariffazione integrata bus + treno.
 - Per incentivare forme di car-pooling tra le famiglie, si suggerisce di mantenere come forma di agevolazione l'accesso e la sosta agevolata, soprattutto per gli spostamenti sistematica casa/scuola per chi ha la sede della scuola in centro. Si suggerisce un monitoraggio/controllo possibile attraverso l'inserimento di un app nella quale registrarsi.
 - Viene evidenziata anche la necessità di migliorare i percorsi per raggiungere i principali parcheggi, rendendoli più lineari ed evidenziando meglio la disponibilità attraverso cartellonistica elettronica
 - Sulla ciclabilità in centro si evidenzia la generale necessità di aumentare il livello di sicurezza progettando percorsi diretti e protetti. Le piste ciclabili non devono essere in competizione con i marciapiedi.
 - Si suggerisce di rendere ciclabile un marciapiede del Ponte delle Grazie, riservando a loro uno dei due marciapiedi garantiremo la sicurezza delle bici e quella dei pedoni soprattutto se anziani.
 - Per incrementare il livello di sicurezza viene sottolineata la necessità di inserire più specchi parabolici
 - L'estensione della pedonalizzazione viene sottolineata come azione da intraprendere da subito, rendendola anche un'opportunità per riqualificare alcune aree del centro.
 - “Diamo priorità a questo aspetto della mobilità, diamo una vivibilità slow ad un'ampia zona di Faenza ...abbiamo una struttura abbastanza facile. Vinciamo le resistenze, anche con interventi di riqualificazione commerciale: a cittadinanza non frequenta più certe aree perché non c'è offerta , non è colpa del non passaggio delle auto...”
 - In merito alla ZTL si propone una valutazione di realizzazione di parcheggi sotterranei in prossimità delle aree ove sono già presenti in superficie (es. piazza delle erbe e la piazzetta del vescovado per esempio) “sono collocate nella posizione ideale il problema è che sono a cielo aperto mentre in ambito europeo ma anche in cittadine del "nord" sono parcheggi sotterranei per dare la sensazione reale che in superficie sia più ampia la ZTL.”
 - Altro tema è la valorizzazione e messa in sicurezza sulle mura, funzionale a migliorare l'accessibilità alla zona.
 - Pur propendendo per una generale pedonalizzazione del centro si sottolinea l'esigenza di garantire ai residenti l'accessibilità alla propria abitazione e/o garage.
 - Si suggeriscono anche forme di chiusura gradualmente nel fine settimana in modo da rendere progressiva l'abitudine di accedere al centro in maniera sostenibile e non entrare da subito

in conflitto con l'esigenza degli esercizi commerciali, così da prevedere contemporaneamente programmi che incentivando le attività socio-culturali in grado da attrarre più persone in centro storico e da mutare la percezione della vivibilità e della vitalità dell'area.

➤ **Stile di vita attivo: a piedi e in bici**

- Viene segnalato come prioritario insistere sulla diffusione della cultura di uno stile di vita attivo, attraverso sistemi di incentivazione e di promozione anche dei servizi pubblici che si pongono come componente modale integrativa per gli spostamenti modali su più lunghe percorrenze. Per fare questo anche campagne informative sulle possibili soluzioni per gli spostamenti casa/scuola e casa/lavoro divengono parte integrante per la diffusione di una mobilità urbana sostenibile. Faenza presenta già una elevata vocazione all'utilizzo della bicicletta che va rafforzata ed estesa.
- Bike to work è importante e urgente dare seguito alla delibera sui contributi e incentivare i datori di lavoro a premiare chi va al lavoro in bici, utilizza i mezzi pubblici e il car pooling.
- Diviene prioritario intervenire sulla messa in sicurezza dei percorsi ciclabili, rendendo le piste ciclabili a prova di ciclista (evitare i percorsi condivisi su marciapiedi, rendere i percorsi ben protetti e interconnessi)
- Occorre modificare le strisce pedonali che attraversano le ciclabili come ciclopedonali e con stop auto prima delle strisce stesse.
- “Per quanto riguarda i percorsi casa-scuola, linee di piedibus, bicibus, pulmini non bastano a risolvere il problema. Occorre pedonalizzare le vie limitrofe alla scuola, (almeno) nelle ore di entrata e uscita. Alcuni esempi: Davanti alle Don Milani, c'è un passaggio obbligato di auto a due metri dal cancello. Il parcheggio (dalla rotonda in fondo Via Corbari) dovrebbe essere reso accessibile solo a pedoni, bici, auto di disabili e pulmini, aumentando l'area verde”.
- Tra le ulteriori esigenze di intervento per incentivare la ciclabilità soprattutto negli spostamenti casa/scuola si suggerisce quanto segue:
 - Realizzare una ciclabile (anche con sola identificazione a terra) su via Montevecchi e via Corbari, aree frequentate da bambini in bicicletta.
 - Rendere i giardini Ferrucci con attraversamento pedonale e ciclabile.
 - Limitare gli accessi davanti alla scuola materna Panda, chiudendo via Donatini alle auto eccetto che per quelle dei residenti.
 - Dotare la pista ciclabili di via Insorti di un cordolo per far cessare alle auto di parcheggiare davanti alla scuola Europa, impedendo ai ragazzini in bici di percorrerla.
 - Rendere pedonali le strade limitrofi all'Istituto “Gulli”.
 - Rendere ciclabile e pedonale il tratto da via Silvio Pellico a Porta delle Chiavi per ripristinare una situazione di regolarità davanti la scuola Carchidio.
- “Nella corsia veicolare delle rotonde occorrerebbe delineare una sezione colorata a terra, per la pista ciclabile da collocare in prossimità della circonferenza, come realizzato a Lubecca”.

- I marciapiedi dovrebbero essere ad esclusivo uso dei pedoni e provvisti di rampe solo per i portatori di handicap, passeggini e anziani con il deambulatore.
- “Le piste ciclabili (e non i parcheggi) andrebbero ricavate dal manto stradale. Le biciclette non dovrebbero perdere la precedenza se transitano su una via principale. Le auto che provengono da una via secondaria dovrebbero sempre fermarsi prima delle righe pedonali (aiutate da qualche specchio per la visibilità). Queste regole andrebbero uniformate ed estese a tutto il territorio cittadino, mentre ora ogni attraversamento ha regole proprie, che pochi conoscono”.
- “Gli attraversamenti stradali in particolare quelli pedonali vanno segnalati e illuminati in modo adeguato le strisce pedonali ben visibili a terra se necessario in presenza del pedone che attende la precedenza dal veicolo a motore un’adeguata segnalazione intermittente, questo perché non vi possano essere equivoci sulla presenza del pedone in quell’istante”.
- Occorre aumentare le piste ciclabili sia nel centro urbano che nelle direttrici di collegamento con le frazioni limitrofe, dando priorità a quelle aree dove risiedono molti studenti che potrebbero utilizzare la bicicletta per il collegamento casa/scuola (es. frazione di Celle, “le Bocche dei canali”, la via Emilia, la Graziola”.
- Occorre intervenire su un generale miglioramento del bikesharing al fine di incrementarne l’utilizzo e facilitarne l’accessibilità
- “Skaramakai si rende disponibile insieme ad altre associazioni del territorio a progettare un sistema di bikesharing privato convenzionato con il comune come la “Velostazione di Bologna”.
- Bisognerebbe attivare dei corsi sulle principali regole del codice stradale per i ciclisti.

➤ **Trasporto merci e logistica**

- La distribuzione delle merci in città non viene percepita come problema prioritario
- Tuttavia si ritiene che una qualificazione del sistema della distribuzione urbana attraverso un sistema di certificazione degli operatori con flotte eco-compatibili sarebbe opportuno
- “Affinché la regolamentazione funzioni occorre intervenire sulla regolamentazione che deve essere rigida e armonizzata. (es. dal 2020 i mezzi diesel non saranno più ammessi entro le grandi capitali europee. Come si stanno attrezzando? Perché non lo possiamo fare anche noi?)”
- “La strada per attivare una city logistics passa attraverso la disponibilità nell’investire da parte del comune in centri di consolidamento e nel fornire degli incentivi a enti (vedi spedizionieri) che smistano le merci all’acquisto di mezzi a basso impatto ambientale. Quindi incentivo ma anche obbligo nel rinnovare il proprio parco automezzi rottamando quelli in dotazione e non più idonei e acquistando i nuovi mezzi eco con sgravi fiscali importanti.”
- “In tal modo dovrebbero lasciare accedere al centro storico solo minivan elettrici per il trasporto merci (verso i negozi, ma anche dai negozi per portare gli acquisti a casa dei clienti). Poi solo auto o di servizio (soccorso, forze dell’ordine e pochissimo altro)”

- “Occorre evitare di fare un deposito dal quale i privati prendono un mezzo elettrico vanno a ritirare i pacchi e li portano nelle loro sedi e riportano il mezzo elettrico al deposito centrale (vecchia proposta già scartata perché più inquinante)”.
- “Occorre portare avanti accordi con le ferrovie affinché sempre più merci destinate al territorio possano arrivare tramite treno”.

6. LA PARTECIPAZIONE DEI GIOVANI

6.1. DESCRIZIONE DEL METODO DI COINVOLGIMENTO

In data 6 giugno 2017, presso l'Auditorium della Sede Classica del Liceo Torricelli-Ballardini di Faenza si è tenuto un incontro con alcuni degli studenti (13 classi per un totale di 176 studenti). Gli studenti erano variegatamente appartenenti a classi seconde e quarte del liceo artistico, scientifico, classico, linguistico e delle scienze umane.

L'incontro è avvenuto in tre sessioni di un'ora circa ognuna ed ogni sessione è stata suddivisa in due parti. La prima ha riguardato un'introduzione da parte dell'Ass. Antonio Bandini, sul ruolo del PUMS nella pianificazione faentina, la seconda a cura di ITL, ha introdotto il processo partecipato agli studenti come parte fondamentale della redazione dei PUMS secondo le linee guida Eltis ed ha somministrato alcune domande a risposta chiusa agli studenti presenti, le cui preferenze sono state raccolte tramite voto con cartoncini colorati (Figura 22).



Figura 22. Le votazioni durante alcune sessioni

Le domande somministrate agli studenti erano in tutto otto ed avevano un duplice obiettivo: ricostruire la mobilità degli studenti, evidenziandone le criticità, e saggiare la loro visione futura della mobilità.

Nel capitolo seguente si riporta la ripartizione percentuale delle risposte alle domande. Si noti che, a fronte di 176 studenti presenti, alcuni non hanno risposto e/o si erano momentaneamente assentati dall'aula. Questo ha fatto sì che mediamente ad ogni domanda circa una decina di studenti risulta non aver dato risposta. Le percentuali mostrate sono epurate dai non rispondenti.

6.2. LA MOBILITÀ DEGLI STUDENTI PRESENTI ALL'INCONTRO

Lo stato attuale della mobilità

Agli studenti presenti è stato inizialmente chiesto quale fosse il mezzo prevalentemente usato per recarsi a scuola. Come si può vedere da Figura 23, i mezzi pubblici (treno/bus) rappresentano la modalità di spostamento maggioritario (44%), mentre quella a piedi il minore (6%). L'automobile, qualora utilizzata, viene usata dalla maggioranza come guidatore (non in condivisione). Infine la bicicletta risulta essere utilizzata da circa un terzo degli studenti, in linea coi dati del pendolarismo ISTAT del 2011.

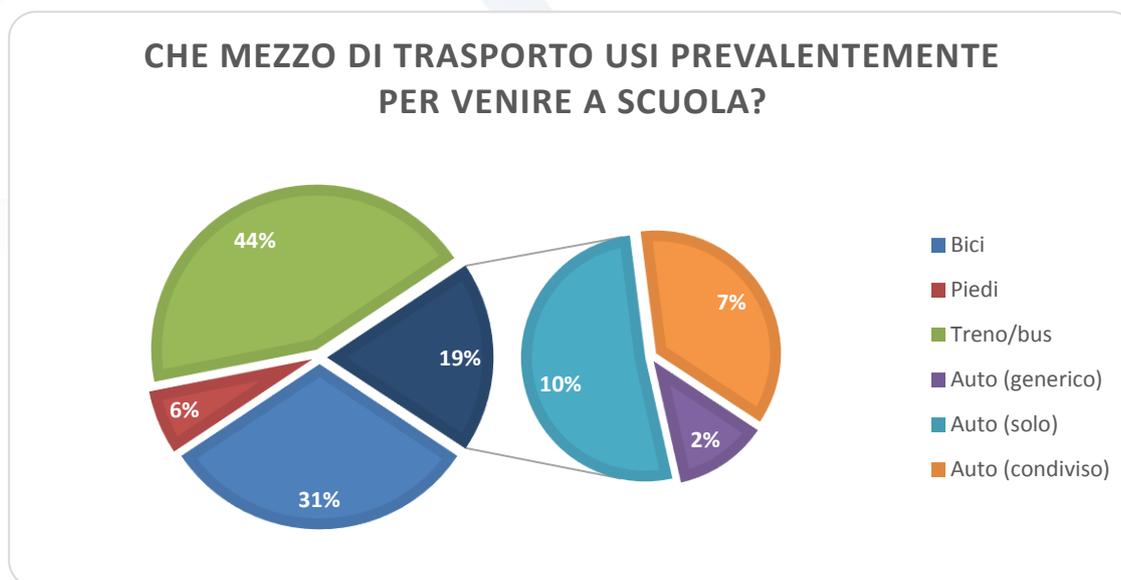


Figura 23. Ripartizione modale scolastica del campione intervistato

I miglioramenti desiderati per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano

Agli studenti è stato chiesto quali fossero i *desiderata* del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, in forma chiusa, focalizzando l'attenzione tre tematiche fondamentali (frequenza, estensione e costo *out-of-pocket* del servizio) notoriamente legate all'utilità percepita determinante la scelta modale.

Figura 24 mostra come questi tre possibili miglioramenti manifestino un diverso livello di condivisione se si parla di trasporto pubblico urbano od extraurbano. In particolare, nel trasporto

extraurbano la maggioranza dei rispondenti vorrebbe corse più frequenti (51%); nel trasporto urbano la maggioranza vorrebbe l'estensione delle linee quasi a parità con l'aumento della frequenza (38% e 36%, rispettivamente). Le agevolazioni sul prezzo del biglietto sono più desiderate nell'extraurbano che nell'urbano contrariamente all'estensione delle linee, più desiderato per l'urbano che per l'extraurbano.

Tra coloro che hanno risposto altro, un partecipante ha riportato l'insoddisfazione dovuta alla riduzione dell'offerta del trasporto extraurbano nell'estivo, a fronte del pagamento di un abbonamento annuale.

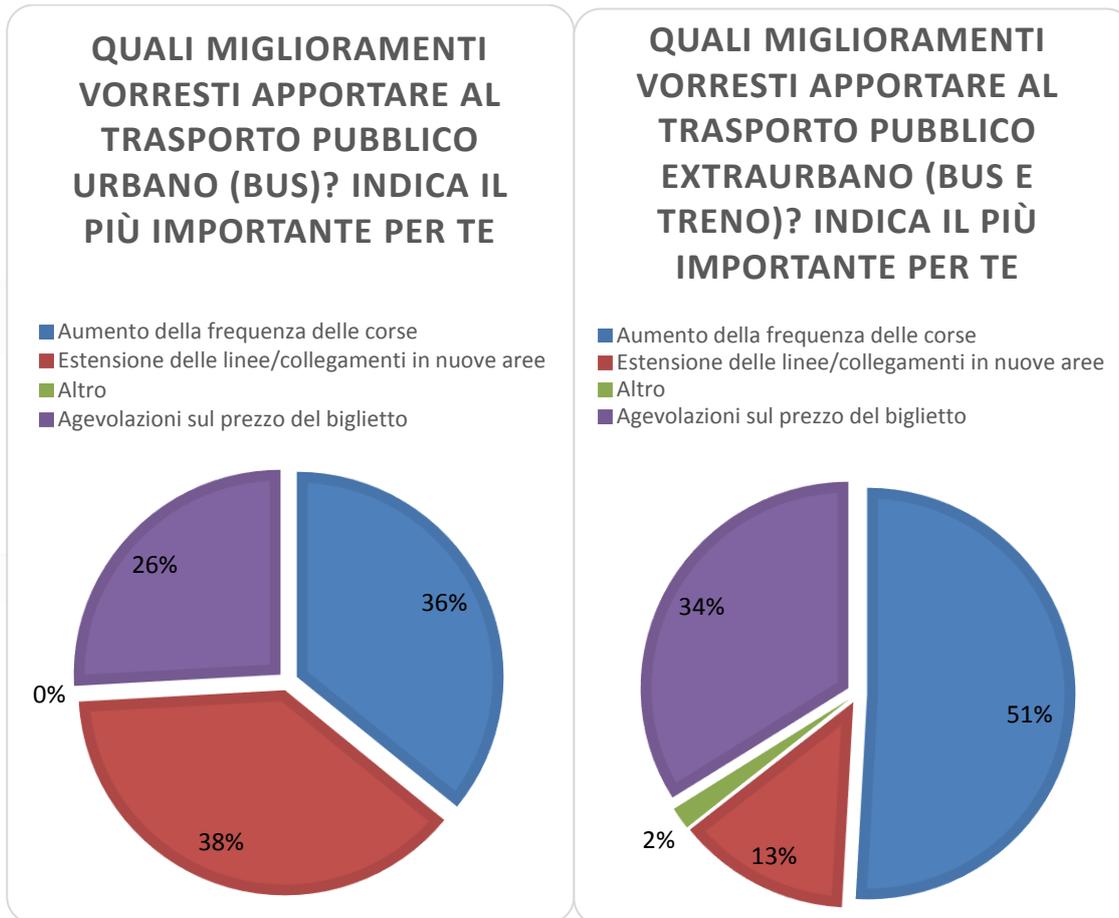


Figura 24. I miglioramenti desiderati del trasporto pubblico urbano ed extraurbano

Mobilità ciclabile

Ai ragazzi sono stati sottoposti quesiti legati all'uso della bicicletta. In particolare Figura 25 illustra come gli interventi infrastrutturali (costruire nuove piste e connettere le esistenti, col 51% e 32% rispettivamente) siano ancora la priorità per incentivare la mobilità ciclabile. Per quanto riguarda il bike sharing, più di tre quarti del campione di studenti ha dichiarato di non essere interessato nel suo utilizzo e meno di un quarto che pur non avendolo mai utilizzato sarebbe interessato. Una minima parte dichiara di averlo utilizzato (anche in altre città, oltre che Faenza) ma di non gradirlo,

in riferimento alla “pesantezza” dei mezzi (resistenze al moto). Questo dato risulta utile in un’ottica di rilancio del bike-sharing faentino.

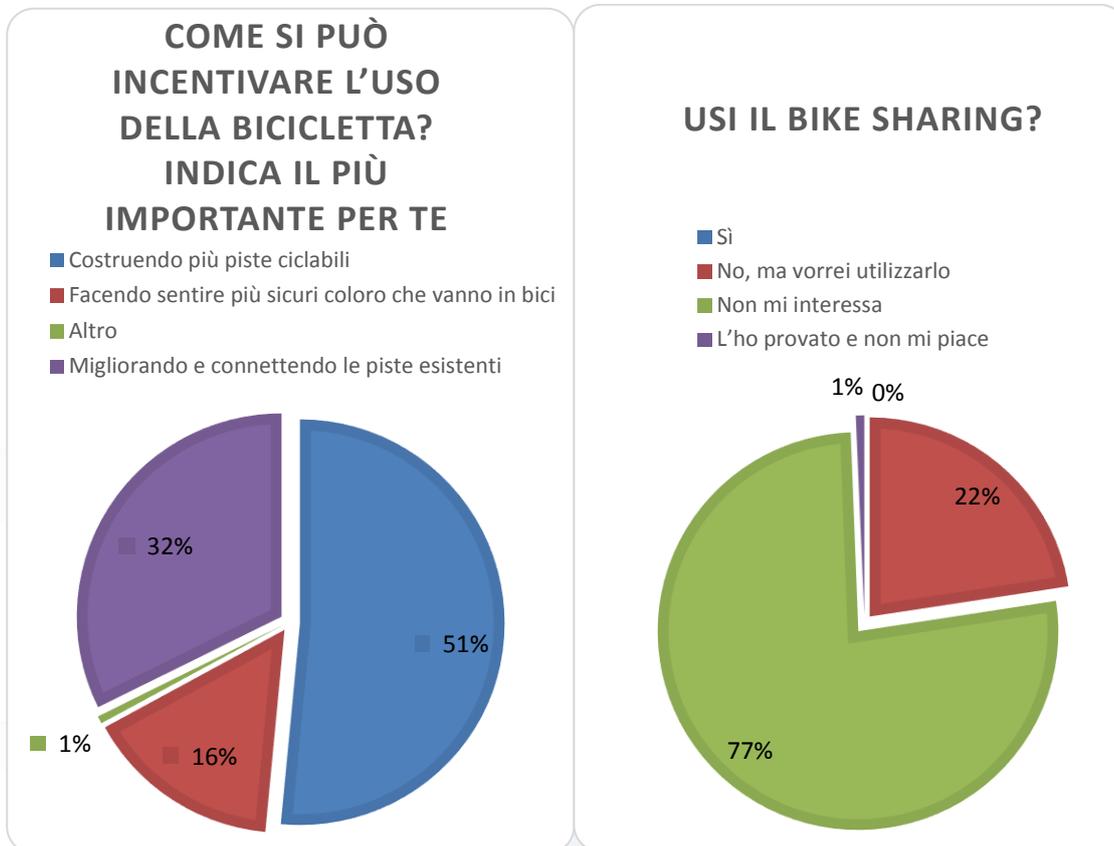


Figura 25. La mobilità ciclabile secondo gli studenti

La visione futura della mobilità

Agli studenti sono infine state sottoposte tre domande inerenti al futuro della mobilità. In primis, per più di tre quarti dei rispondenti la qualità che deve avere la mobilità del futuro è di essere elettrica, probabilmente collegata ad una crescente sensibilità ambientale. In secondo luogo viene la bicicletta con il 17%. Forme di mobilità condivisa e collettiva risultano come fattori minoritari, eclissati come detto dalla mobilità elettrica.

In secondo luogo, agli studenti è stato chiesto un riscontro *ex-ante* sugli effetti di possibili iniziative di educazione e promozione alla mobilità attiva e sostenibile. Una maggioranza (58%) ha rivelato di essere ricettiva nei confronti di queste iniziative e potenzialmente di essere invogliato a cambiare le proprie abitudini di mobilità. Questo risultato testimonia la validità di agire oltre che da un punto di vista infrastrutturale anche da un punto di vista educativo e di strategie promozionali per invogliare un cambiamento di mobilità.

Infine, si è voluto saggiare la potenziale dipendenza dei giovani dal mezzo privato in termini di importanza di acquisire la patente di guida B. Una parte (19%) evidenzia un calo dell'importanza mentre per la larga maggioranza l'importanza non sta cambiando o è addirittura più importante che

nel passato. Questo dato evidenzia che per i giovani il declino del mezzo privato è ancora lontano ma non impossibile. Per future indagini sarebbe interessante vedere come oltre che l'ottenimento della patente, la necessità di possedere una propria automobile privata sia cambiando e confrontare i risultati.

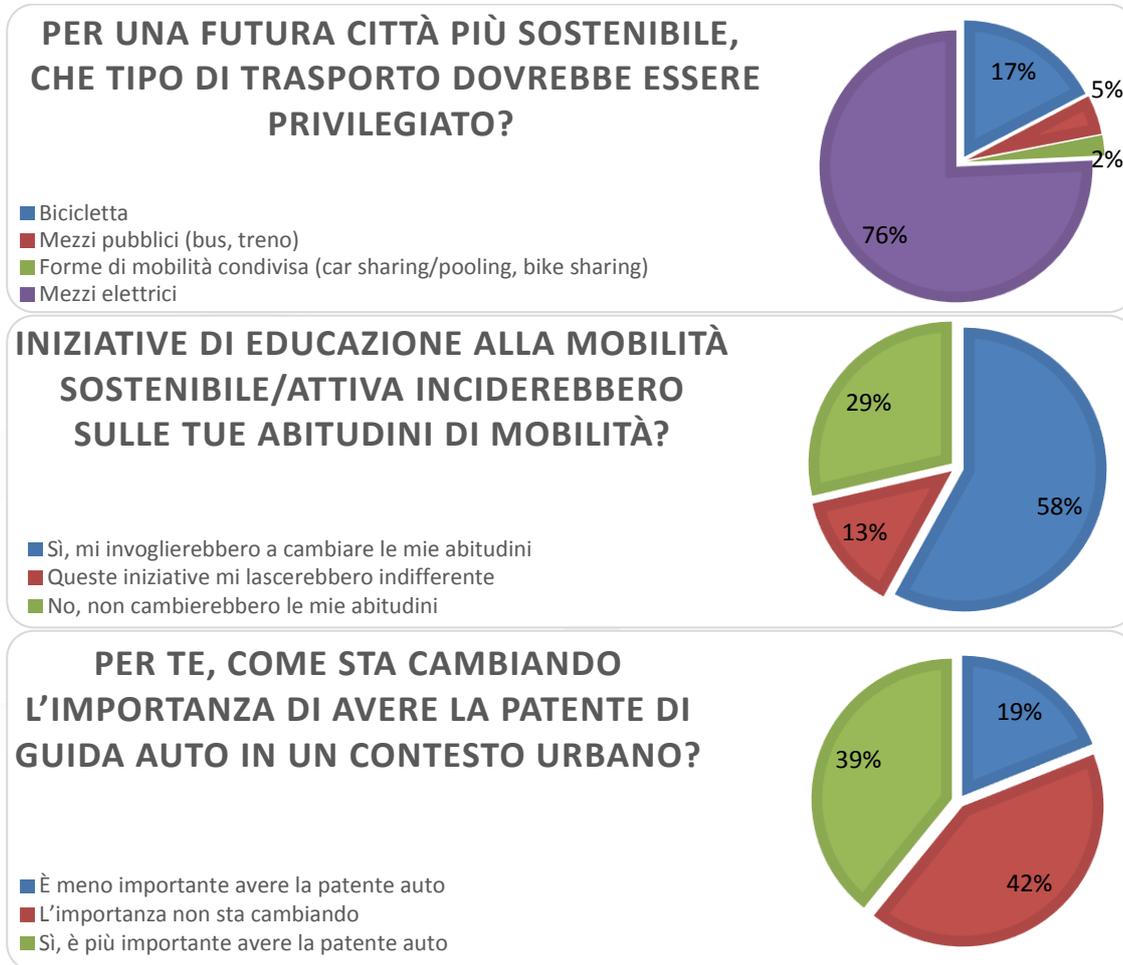


Figura 26. Percezione del futuro della mobilità secondo gli studenti

7. CONSIDERAZIONI DI RIEPILOGO

Da quanto raccolto nell'ambito dello svolgimento dei Focus Group, dall'elaborazione dei questionari on-line e dagli incontri con i giovani organizzati in collaborazioni con gli istituti scolastici si propongono alcune considerazioni che delineano il punto di vista e la sensibilità in merito ai singoli temi condivisi ed alla più generale percezione della sostenibilità e della necessità di orientarsi verso una mobilità così intesa.

Le tecniche utilizzate per animare il confronto con i portatori di interesse e i cittadini coinvolti hanno permesso di raccogliere un buon numero di indicazioni per la definizione delle possibili misure da attuare in ambito di redazione del PUMS.

La partecipazione alle iniziative proposte è stata in linea generale soddisfacente, ciò soprattutto in coerenza con la metodologia utilizzata volta ad attivare il confronto con gruppi di portatori di interesse mirati (focus group).

Non secondario il positivo riscontro pervenuto, anche a mezzo dei contributi integrativi al questionario on-line, in relazione alle possibili azioni da attivare per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità condivisi.

Si ritengono, inoltre, di grande interesse anche i suggerimenti raccolti in occasione degli incontri con gli studenti che hanno permesso di tracciare un quadro sulla loro percezione dello stato attuale della mobilità e di conoscere l'orientamento in merito alla visione della mobilità futura e alle possibili azioni da intraprendere per ingenerare un cambio di approccio nelle abitudini di mobilità.

È interessante notare che dal confronto delle indicazioni fornite dagli stakeholder con quelle suggerite dagli studenti emerge che su alcune tematiche i punti di vista dei più giovani sono in linea con quelli degli adulti che sono chiamati a rappresentarli (ad esempio: educazione stradale; le strategie per rendere più attraente il TPL ed il ricorso a mezzi elettrici). In particolare, gli studenti vedono come naturale e desiderato scenario di evoluzione uno shift all'alimentazione elettrica.

Ciò premesso, si possono evidenziare alcune ulteriori riflessioni che si pongono come elementi positivi per avviare un cambio culturale nel determinare la scelta della modalità di trasporto.

Tra questi, si rileva un buon livello di consapevolezza in merito alla necessità di attuare nuove politiche per una mobilità più sostenibile, in grado di stimolare azioni volte a migliorare la vivibilità e l'accessibilità della città e uno stile di vita attivo, così da incidere conseguentemente su un miglioramento della qualità della vita e della salute pubblica.

Al fine di determinare gli effetti sopra citati, tra le possibili misure proposte, si riscontra una prevalente condivisione su alcune di esse, in particolare quelle rivolte a estendere le aree pedonali in centro davanti ai principali luoghi di aggregazione pubblici (scuole, biblioteche, ecc.), aumentare la ZTL, incrementare le restrizioni degli accessi dei veicoli in determinate aree del centro, ricollocare le aree

di parcheggio in zone più periferiche rispetto a quelle attuali e favorire la circolazione di mezzi eco-compatibili.

La condivisione delle misure di cui sopra viene correlata al contestuale avvio di azioni concrete da parte dell'Amministrazione, che testimonino la reale volontà di orientarsi verso un sistema di mobilità sostenibile.

Tra le **priorità identificate dagli stakeholder** per determinare un significativo cambiamento nelle abitudini di spostamento dei cittadini vengono suggerite una serie di possibili azioni sui vari temi oggetto di confronto, che si sintetizzano in quanto segue:

- **promuovere la ciclabilità**, attraverso la **predisposizione di un piano strategico**, inteso a migliorare la rete di piste ciclabili, estendere l'attuale disponibilità e mettere in sicurezza i tratti ad oggi presenti, così da ridurre le interferenze con i pedoni e i veicoli a motore, soprattutto in centro storico e ad aumentare il numero di stalli, (anche coperti), per il ricovero dei mezzi;
- **pianificare iniziative educative ed informative, sul tema della ciclabilità**, sul rispetto del codice della strada e più in generale sull'adozione di un "codice comportamentale" da tenere anche durante la circolazione sulle piste ciclabili;
- attivare misure per **innalzare il livello di sicurezza per tutti gli utenti della strada** attraverso la limitazione del traffico e il divieto di accesso **in alcune aree del centro frequentate in particolare dalle fasce deboli** (davanti alle scuole, biblioteche, punti di aggregazione ecc.);
- **promuovere gli "spostamenti attivi"**, attraverso la messa in rete delle iniziative delle varie associazioni di volontariato **sui percorsi casa/scuola** e sostenendo politiche di incentivazione a tali iniziative, anche attraverso il coinvolgimento di quei soggetti (associazioni, mobility manager, datori di lavoro) che potrebbero essere determinanti per ingenerare un cambio di approccio modale nei percorsi **casa/lavoro**;
- **diffondere la cultura dello "stile di vita attivo", come parte integrante di un sistema di mobilità sostenibile**, continuando a promuoverlo nelle scuole, estendendo e sviluppando collaborazioni con associazioni sportive e di volontariato, attraverso un coinvolgimento trasversale della cittadinanza (non solo giovani e studenti), in modo che si moltiplichino i progetti e le iniziative anche verso le realtà (istituzionali e non) meno attive sul punto;
- **fare della ciclabilità e degli "spostamenti attivi" un'opportunità per rivitalizzare il centro** e renderlo maggiormente attrattivo organizzando, in collaborazione con le associazioni del commercio iniziative promozionali ed eventi in grado di attrarre un maggior numero di frequentatori, anche nel fine settimana. Vengono rilevate anche notevoli potenzialità connesse allo sviluppo della ciclabilità sul territorio faentino attraverso lo **sviluppo di progetti di promozione del turismo sostenibili**, che ben si conciliano con le caratteristiche del territorio e l'offerta turistico-culturale;
- **modificare l'attuale servizio di bike sharing** rendendolo maggiormente fruibile e appetibile e sostituendo i mezzi ad oggi disponibili con biciclette attrezzate con dotazioni che potrebbero renderne più apprezzato l'utilizzo da una fascia più estesa di utenti (es.

mezzi più leggeri, dotati di cestino, attrezzati con seggiolini per bambini, biciclette anche per bambini);

- **potenziare e rendere più performanti i servizi di TPL** attraverso una riqualificazione delle fermate, e una generale riprogettazione delle linee, tesa ad incrementare la frequenza dei collegamenti sulle direttrici principali e l'attivazione di nuovi servizi tra i poli ad oggi non collegati, ma frequentati anche da utenza debole;
- **ridefinire il sistema di TPL in modo da favorire concretamente l'integrazione modale con bus, treno, bike sharing**, inserendo anche servizi di **navettaggio** con flotte eco-compatibili **da parcheggi scambiatori**, da conciliare con **un sistema di tariffazione integrata e le aree di sosta**, così da incentivare l'utilizzo del TPL e delle varie opzioni modali da periferia verso il centro e dai punti di maggior interscambio modale;
- **incentivare il "car pooling" sugli spostamenti casa/scuola e casa/lavoro**, attraverso l'attivazione di sistemi di controllo da parte di chi effettivamente utilizza il servizio, promuovendolo attraverso l'integrazione di sistemi di premialità per l'accesso in aree a circolazione limitata (es. davanti alle scuole in centro);
- in ambito di trasporto merci, **rendere prioritario lo spostamento dello scalo merci** dall'attuale collocazione per aumentare le prospettive per l'opzione ferroviaria e soprattutto limitare l'interferenza sulla viabilità urbana dei mezzi pesanti;
- promuovere un sistema di **city logistics** inteso a qualificare gli operatori e a consentire la distribuzione in centro solo attraverso **l'utilizzo di veicoli eco-compatibili**.

APPENDICE A – QUESTIONARIO

PUMS Faenza - Questionario Stakeholders

I campi contrassegnati con un * sono obbligatori.

Questionario: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Faenza



Il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) è uno strumento di pianificazione della mobilità a lungo termine (circa prossimi 10 anni).

L'obiettivo principale di tale processo è quello di definire strumenti per gli indirizzi e le politiche promosse in ambito urbano coerenti con i mutamenti degli scenari macro economici e sociali, nonché alla necessità di ridefinire le scelte operate a livello locale adeguandole alla nuova impostazione europea e nazionale.

La città di Faenza (gruppo di lavoro intersettoriale: Settore Polizia Municipale, Settore lavori pubblici, Settore Territorio dell'Unione della Romagna Faentina e Settore Sviluppo economico e Politiche europee) ha strutturato un documento preliminare per la stesura del PUMS stesso. Tale documento è rappresentato dalle "[Linee guida PUMS 2017-2030](#)".

Il prodotto finale delle linee guida comprende l'individuazione degli obiettivi e degli indirizzi strategici prioritari da cui partire per la definizione del PUMS e da sottoporre ai decisori pubblici, ai portatori di interessi sociali ed economici e ai cittadini come base di un processo partecipativo. La nascita di un PUMS infatti ha radici forti nei cittadini, nei loro bisogni e nella visione della loro città: la costruzione ed approvazione del PUMS l'amministrazione DEVE tenere conto del risultato del processo partecipativo.

Per questo LA TUA OPINIONE CONTA!

I risultati di questo sondaggio e i prossimi passi nella creazione del PUMS di Faenza possono essere seguiti sulla pagina web dedicata

<http://www.comune.faenza.ra.it/Guida-ai-servizi/Piano-Urbano-della-Mobilita-Sostenibile-Faenza-2017-2030>.

Per ogni informazione e suggerimenti scrivete a pums@comune.faenza.ra.it.

I tuoi dati

*Nome

*Cognome

*Sesso

- F
 M

*Età

*Partecipi al questionario in rappresentanza di un Ente, Associazione, Istituzione, Istituto scolastico?
Es. Associazione Ambientale, Istituto scolastico..., Ente...

- Sì, rispondo in rappresentanza di una specifica realtà (indicata sotto)
- No, ma faccio parte di una specifica realtà (indicata sotto) in qualità di iscritto, associato, etc.
- No

Scrivi il nome della realtà che rappresenti o di cui fai parte

Es. Associazione, Istituto scolastico, Ente...

Quanti sono, indicativamente i componenti/associati alla tua realtà?

Es. numero di iscritti, numero di soci, numero di studenti, staff

I) Attrattività e miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL)



Foto da <http://urbanpromo.it>

In questa sezione ti chiediamo di rispondere a domande inerenti a ciò che è proposto dalle linee guida dei PUMS riguardo al TPL.

Di seguito sono riportati sinteticamente alcuni OBIETTIVI (che troverete illustrati) unitamente alle possibili AZIONI identificate per il raggiungimento degli stessi, integrate per alcuni aspetti da domande più specifiche.

1.Promozione TPL tra i giovani

Il servizio di trasporto pubblico urbano di Faenza risulta poco utilizzato dalle giovani generazioni. A Faenza è limitatissima l'abitudine ad utilizzare gli autobus in percorso urbano da parte degli studenti, sia per il tempo libero, sia per i percorsi casa-scuola-casa. Pertanto, uno dei possibili interventi è di avvicinare i giovani all'utilizzo del mezzo pubblico, mediante progetti di comunicazione e promozione appositamente dedicati, in accordo con le scuole e con organizzazioni rappresentative delle famiglie.

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
- Medio termine (2 - 5 anni)
- Breve termine (0 - 2 anni)
- Non desidero rispondere

2.Riqualificazione delle fermate

Uno dei possibili interventi è rappresentato dalla predisposizione di un piano per la riqualificazione delle fermate del TPL, in ambito urbano ed extrarbarico, attraverso il censimento e l'individuazione di quelle che necessitano di interventi migliorativi, in particolare nei punti di interconnessione con altri modi di trasporto (Treno, Auto, Bus, Bici).

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
 - Medio termine (2 - 5 anni)
 - Breve termine (0 - 2 anni)
 - Non desidero rispondere
-

3. Introduzione di possibili azioni incentivanti

L'Amministrazione intende verificare la possibilità di introdurre nuove politiche tariffarie incentivanti in grado di attrarre un maggior numero di cittadini ad utilizzare i servizi di trasporto pubblico.

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
 - Medio termine (2 - 5 anni)
 - Breve termine (0 - 2 anni)
 - Non desidero rispondere
-

4. Miglioramento del servizio di trasporto scolastico

Attualmente 300 studenti usufruiscono di 17 linee dedicate scuola-casa. Il servizio è sostanzialmente domiciliare (cioè capillare, "sotto casa") e consente agli alunni delle zone del forese un collegamento con le scuole primarie e medie del tessuto urbano. E' intenzione dell'Amministrazione identificare punti di raccolta riqualificati nelle aree del forese al fine di razionalizzare i percorsi per il servizio scolastico.

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
- Medio termine (2 - 5 anni)
- Breve termine (0 - 2 anni)
- Non desidero rispondere

5. Proposte aggiuntive

Completa la tabella con il tuo giudizio per ciascuna proposta.

	Per nulla	Poco	Molto	Completamente
Saresti favorevole all'estensione delle navette elettriche per parcheggi scambiatori (come l'iniziativa Green-Go-Bus P.Pancrazi-via Pistocchi) su altre direttrici portanti?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saresti favorevole all'introduzione di una linea del trasporto pubblico locale verso le zone industriali/artigianali come alternativa al trasporto privato per spostamenti casa-lavoro?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saresti favorevole a rendere la navetta elettrica Green-Go-Bus a pagamento, attraverso l'introduzione di un ticket minimo, se i proventi venissero utilizzati per co-finanziare più servizi di trasporto pubblico?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Le tue proposte sul Trasporto Pubblico Locale

massimo 2000 caratteri

II) Miglioramento dell'accessibilità al centro storico



Foto da www.faezanotizie.it

In questa sezione ti chiediamo di rispondere a domande inerenti a ciò che è proposto dalle linee guida dei PUMS riguardo al tema dell'accessibilità al centro storico, nelle sue varie forme.

Di seguito sono riportati sinteticamente alcuni OBIETTIVI (che troverete illustrati) unitamente alle possibili AZIONI identificate per il raggiungimento degli stessi, integrate per alcuni aspetti da domande più specifiche.

1. Incremento dei parcheggi scambiatori e a "corona" del centro storico e integrazione di nuovi servizi/soluzioni intermodali per favorire forme di trasporto alternative all'utilizzo del mezzo privato.

Tra le possibili azioni identificate vi sono la riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, attuali e di nuova realizzazione, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi).

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
- Medio termine (2 - 5 anni)
- Breve termine (0 - 2 anni)
- Non desidero rispondere

2. Il rafforzamento della multi-modalità in funzione del cambiamento dell'area pedonale e della Zona Traffico Limitato (ZTL)

L'Amministrazione, in coerenza con gli obiettivi di legge previsti dal PAIR (Piano Aria Integrato Regionale), intende migliorare la vivibilità del centro anche attraverso l'estensione di aree pedonali e /o ZTL da attuare progressivamente, utilizzando anche la sosta a pagamento per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi e favorire il raggiungimento del centro storico con forme alternative al mezzo privato.

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
 - Medio termine (2 - 5 anni)
 - Breve termine (0 - 2 anni)
 - Non desidero rispondere
-

3. Iniziative di Info-mobilità (Informazione diffusa sulle condizioni di mobilità in tempo reale)

Si intendono sostenere iniziative di infomobilità per la qualificazione e maggiore diffusione delle informazioni su traffico e sosta attraverso la realizzazione di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi), diffusione di app per promuovere il pagamento della sosta, ecc.

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
- Medio termine (2 - 5 anni)
- Breve termine (0 - 2 anni)
- Non desidero rispondere

4. Proposte aggiuntive

Completa la tabella con il tuo giudizio per ciascuna proposta.

	Per nulla	Poco	Molto	Completamente
Saresti favorevole all'introduzione di isole pedonali, anche a tempo, al di fuori di edifici frequentati da utenti deboli (biblioteche, istituti scolastici, plessi ospedalieri/sanitari) in zone particolarmente esposte al traffico veicolare?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saresti favorevole all'introduzione di un piano strategico della ciclabilità che punti su connessione centro storico e restante zona urbana?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saresti favorevole alla revisione del piano sosta attraverso cambiamenti ai meccanismi di tariffazione per spostare la sosta lunga verso la zona delle mura?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Le tue proposte sull'accessibilità del centro storico

massimo 2000 caratteri

III) Stile di vita attivo: a piedi e in bici



Foto da <http://www.faezanotizie.it>

In questa sezione ti chiediamo di rispondere a domande inerenti a ciò che è proposto dalle linee guida dei PUMS riguardo al tema della mobilità attiva (piedi e bici).

Di seguito sono riportati sinteticamente alcuni OBIETTIVI (che troverete illustrati) unitamente alle possibili AZIONI identificate per il raggiungimento degli stessi, integrate per alcuni aspetti da domande più specifiche.

1. Promozione e incentivazione stile di vita attivo, specie su percorsi casa-lavoro e casa-scuola

Nelle condizioni attuali e nelle previsioni future, è convinzione comune che non sia sufficiente garantire soltanto l'efficienza degli spostamenti: si tratta di mettere in pratica un'idea di città eco sostenibile. Faenza deve essere sempre più una città a misura di bicicletta e di pedone.

Si intendono pertanto promuovere progetti di sviluppo dei percorsi casa-scuola e casa-lavoro, per diffondere il modello del Piedi Bus e integrarlo con altre iniziative tipo Bici Bus in collaborazione con gli Istituti scolastici, i genitori e le associazioni di volontariato. Analogamente si intendono supportare iniziative per la mobilità attiva incentivate da aziende, associazioni datoriali e istituti scolastici.

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
- Medio termine (2 - 5 anni)
- Breve termine (0 - 2 anni)
- Non desidero rispondere

2. Organizzazione di iniziative dedicate alla diffusione dell'educazione stradale e all'incremento del livello di sicurezza stradale

Questo obiettivo riguarda interventi a protezione dell'utenza vulnerabile, soprattutto ciclabile e pedonale. Per raggiungere tale obiettivo le seguenti azioni sono suggerite si ipotizzano alcune misure:

- Moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano;
- Messa in sicurezza di percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità con particolare attenzione agli attraversamenti stradali;
- Potenziamento delle azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es. anziani)

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
- Medio termine (2 - 5 anni)
- Breve termine (0 - 2 anni)
- Non desidero rispondere

3. Creare una rete viabile urbana indipendente e connessa per la mobilità ciclabile

Faenza presenta oggi un sistema articolato di percorsi ciclabili di circa 49 km, che interessa la zona a contorno del centro e le principali radiali verso i quartieri residenziali nel forese. Per i prossimi anni Faenza prevede la realizzazione di piste ciclopedonali, collegamenti di ricucitura di tratti di pista ciclo-pedonale esistenti e messa in sicurezza degli stessi.

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
- Medio termine (2 - 5 anni)
- Breve termine (0 - 2 anni)
- Non desidero rispondere

4. Proposte aggiuntive

Completa la tabella con il tuo giudizio per ciascuna proposta.

	Per nulla	Poco	Molto	Completamente
Saresti favorevole al prolungamento del sottopasso della stazione ferroviaria per collegare con un'uscita via Filanda Nuova?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saresti favorevole a rendere prioritaria, ove possibile, la circolazione ciclabile a discapito di quella dei veicoli a motore (p.es. introduzione semafori di attraversamento a chiamata)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saresti favorevole al potenziamento ed estensione del servizio pubblico di bike sharing, comunemente noto come "le bici blu", anche attraverso forme migliorative rispetto al sistema attualmente in uso?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saresti favorevole all'incentivazione dei datori di lavoro/scuole/amministrazione all'introduzione e potenziamento di infrastrutture "trip-end" per ciclisti (p.es. più stalli biciclette, coperti e sicuri; docce ed armadietti per cambiarsi dopo il tragitto in bici)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saresti favorevole alla creazione di iniziative di educazione stradale, in particolare ciclabile, rivolta ai cittadini (e in particolare ai più giovani) affinché vi sia una rispettosa convivenza tra i diversi modi di trasporto?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Le tue proposte sulla mobilità attiva (bici e piedi)

massimo 2000 caratteri

IV) Trasporto merci e logistica



Foto da <http://www.settesere.it>

In questa sezione ti chiediamo di rispondere a domande inerenti a ciò che è proposto dalle linee guida dei PUMS riguardo al tema delle merci e del loro movimento nell'area faentina.

Di seguito sono riportati sinteticamente alcuni OBIETTIVI (che troverete illustrati) unitamente alle possibili AZIONI identificate per il raggiungimento degli stessi, integrate per alcuni aspetti da domande più specifiche.

1. Concertazione con i portatori d'interessi al fine di definire un progetto per la logistica merci

Una possibile azione è relazionarsi con le associazioni di categoria (lato domanda e offerta di servizi), al fine di convalidare delle ipotesi di intervento e verificare possibili soluzioni sostenibili per la gestione della distribuzione in centro (es. van-sharing).

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
- Medio termine (2 - 5 anni)
- Breve termine (0 - 2 anni)
- Non desidero rispondere

2.Promuovere la diffusione di mezzi a basso impatto ambientale per la mobilità aziendale e per la logistica merci in area urbana.

Si intende incrementare la quota dei mezzi destinati alla mobilità aziendale e per la logistica merci in area urbana, con mezzi elettrici, ibridi o a metano, qualificando il sistema della distribuzione attraverso un sistema di certificazione degli operatori con flotte eco-compatibili.

Quanto condividi questo obiettivo?

- Per niente
- Poco
- Molto
- Completamente
- Non desidero rispondere

In che orizzonte temporale vorresti le azioni fossero attivate e l'obiettivo raggiunto?

- Lungo termine (5 - 10 anni)
- Medio termine (2 - 5 anni)
- Breve termine (0 - 2 anni)
- Non desidero rispondere

3. Proposte aggiuntive

Completa la tabella con il tuo giudizio per ciascuna proposta.

	Per nulla	Poco	Molto	Completamente
Saresti favorevole all'attivazione di misure di city logistics (trasferimento e distribuzione merci) in tutta l'area urbana di Faenza, cioè non solo il centro urbano? Queste misure possono essere, per esempio, la realizzazione di centri di consolidamento merci e l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saresti favorevole a che l'Amministrazione perseverasse nella concertazione dei privati interessati allo spostamento dello scalo merci dall'attuale alla collocazione a nord del cavalcavia?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Le tue proposte sul trasporto merci e la logistica in città

Massimo 2000 caratteri

GRAZIE! IL QUESTIONARIO E' FINITO.

APPENDICE B - NOTE TECNICHE SUL FOCUS GROUP

1. Introduzione

Quando un’Istituzione o un grande Ente pubblico o privato deve prendere una decisione e la decisione può scaturire dalla rielaborazione di un insieme complesso di informazioni e conoscenze multidisciplinari e interdisciplinari, allora è necessario chiedere aiuto a “gruppi di esperti¹” e di “stakeholder”. Questo si verifica anche nel caso di realizzazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Infatti secondo le “Linee Guida per sviluppare ed implementare un PUMS” redatte da Rupperecht Consult (2014) una delle principali attività da porre in essere per realizzare un PUMS è la partecipazione attiva degli stakeholder nel corso dell’intero processo.

La metodologia della ricerca sociale nel corso della seconda metà del secolo scorso ha messo a disposizione della pratica professionale un nutrito insieme di tecniche basate sul “giudizio di esperti”. Si tratta di tecniche “codificate” che favoriscono l’“animazione sociale” e contribuiscono alla definizione partecipata di scelte strategiche.

Tra queste tecniche le più importanti e quelle maggiormente utilizzate nella pratica professionale sono: il Focus group, il Brainstorming, il Delphi, il Nominal Group Technique (NGT), il Case-study, il Benchmarking, il Survey web, il Role Playing, le Interviste, il Storytelling, l’Osservazione partecipante, ... (Bezzi, 2013; <http://www.valutazione.net/saperi/strumenti-e-metodi/>).

Sono di supporto a processi per la generazione di conoscenza e per aiutare i committenti a prendere decisioni. Possono contribuire a generare processi di apprendimento, di relazione e di interazione. In questa nota si approfondiscono alcuni aspetti tecnici del focus group.

¹ In questi ambiti con il termine “**esperto**” si intende “chi ha informazioni, esperienze, competenze utili al ricercatore, alla luce del contesto, delle finalità dell’attività di ricerca applicata in corso di realizzazione, del mandato valutativo (ci sono quindi modi diversi per intendere l’esperto, che può essere tale – e quindi utile – in una determinata ricerca e non in un’altra).

2. Focus Group

Come detto poco sopra il focus group è una tecnica della ricerca sociale. Consiste in un gruppo di persone selezionate che discutono insieme su un tema proposto da un moderatore (Corrao, 2000).

Il focus group, o lavoro di gruppo, è assimilabile ad una discussione guidata da un moderatore.

Rispetto ad altre modalità che si possono adottare per raccogliere opinioni e idee di esperti, il focus group ha il vantaggio di mettere a confronto il gruppo di esperti sul tema oggetto dell'indagine. Il confronto consente lo scambio di opinioni tra i partecipanti, e favorisce la ricchezza degli spunti e delle informazioni.

Importanti per l'organizzazione e la gestione di un focus group sono l'ambiente che ospita l'incontro, la scelta dei partecipanti, la loro interazione spontanea, il ruolo del moderatore. Nel seguito si analizzano alcuni di questi elementi.

Condizioni necessarie per il buon esito di un Focus Group

Le dinamiche relazionali del focus group devono svolgersi in un ambiente rilassato e amichevole, privo di pressioni psicologiche esterne.

Il focus group deve essere organizzato in modo da favorire quanto più possibile la **spontaneità** di ciascun partecipante e favorire l'**interazione** tra i presenti. Per ottenere spontaneità e interazione è necessario che l'incontro sia il più **destrutturato** possibile. Così che i partecipanti si sentano liberi di esprimere il proprio punto di vista e si possano porre con atteggiamento critico verso quanto viene dichiarato dagli altri partecipanti.

Come costruire il gruppo: la selezione dei partecipanti

I partecipanti al focus group vengono scelti in base alle caratteristiche che li accomunano con l'argomento che è il filo conduttore della discussione del gruppo. Nel caso di un PUMS ai focus group di stakeholder partecipano i rappresentanti di gruppi sociali e portatori di interessi collettivi di varia natura.

La numerosità del gruppo dei partecipanti

In termini generali è opportuno scegliere il numero dei partecipanti ad un focus group in base all'obiettivo che si intende raggiungere.

Il focus group è composto in genere da un numero di persone compreso tra gli 8 e i 12. Si possono coinvolgere anche più persone, a condizione che si adottino strategie per fare in modo nessuno dei partecipanti sia escluso dalla discussione.

Un focus group composto da un numero limitato di partecipanti (ad esempio 5 o 6) è più orientato all'approfondimento di un argomento, sviscerandolo in tutti i suoi aspetti.

Il numero contenuto dei partecipanti è dovuto alla necessità di gestire un gruppo in modo da evitare che si scomponga in sottogruppi, dovendo nel caso gestire inevitabili dinamiche non collaborative. Il ristretto numero di partecipanti chiarisce le ragioni della non generalizzabilità dei risultati; i gruppi (anche se ripetuti) non costituiscono mai un "campione rappresentativo".

I compiti del moderatore

Il focus group è gestito da un moderatore. Il suo compito principale è quello di porre domande precise, secondo un ordine predeterminato e assumere un atteggiamento direttivo rispetto alle dinamiche di gruppo (dà e toglie la parola ai partecipanti).

Deve, inoltre, intervenire se il dibattito è stagnante, se nessuno parla, oppure se qualcuno monopolizza la discussione impedendo agli altri di esprimersi.

Nella conduzione di un focus, il moderatore utilizza *una sorta di griglia* contenente gli argomenti che si vogliono indagare. Pone domande specifiche su di essi, cercando di inserirsi nella discussione nel momento che ritiene più opportuno per riallacciarsi in qualche modo agli interventi dei partecipanti.

L'ordine degli argomenti da affrontare durante la discussione non può essere determinato in anticipo poiché il moderatore, come si evince dalla parola stessa, non è un intervistatore ma una persona che modera una discussione.

All'inizio della discussione, è opportuno specificare che le risposte dei partecipanti non sono in nessun caso giuste o sbagliate ma che sono in tutti i modi interessanti e che sono proprio i pareri dei partecipanti ad interessare, di qualunque tipo siano.

Il moderatore deve fare in modo che tutti partecipino al colloquio, stimolando i soggetti più reticenti e introversi, ponendo attenzione alle volontà meno esplicite di intervenire e aiutando

le persone più schive utilizzando la tecnica del rilancio di stimoli già emersi precedentemente.

Il moderatore deve essere in grado di rimanere su posizioni neutrali, senza lasciar trapelare in alcun modo quale è il suo parere. In caso contrario, si creerebbero condizionamenti talmente pesanti da invalidare i risultati.

Durata del focus group

Il focus group deve avere una durata media compresa tra una e due ore.

Bibliografia

Bezzi C. (2013), *Fare ricerca con i gruppi. Guida all'utilizzo di focus group, brainstorming, Delphi e altre tecniche*, FrancoAngeli, Milano

Bryman A. (2012), *Social Research Methods*, Oxford University Press, Oxford.

Corrao S. (2000), *Il focus group*, FrancoAngeli, Milano.

Dalkey N.C. (1968), *Predicting the Future*, The RAND Corporation, Santa Monica.

Dallara A., Ciciotti E., *La valutazione delle politiche di sviluppo locale: la valutazione strategica*, in Ciciotti E., Rizzi P. (a cura di), "Politiche per lo sviluppo del territorio", Carocci, Roma, 2005.

Edmunds H. (2000), *The Focus Group Research Handbook*, McGraw Hill.

Eliot & Associates (2005), *Guidelines for Conducting a Focus Group*, available online from: https://assessment.trinity.duke.edu/documents/How_to_Conduct_a_Focus_Group.pdf.