



Unione europea
Fondo sociale europeo



Ministero del Lavoro
e delle Politiche Sociali

Direzione Generale per le Politiche
Attive e Passive del Lavoro



Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento della Funzione Pubblica

Ufficio per la formazione del personale delle Pubbliche Amministrazioni

“Sviluppo delle capacità di programmazione strategica e progettuale delle Amministrazioni delle aree urbane per la programmazione delle politiche e degli interventi in tema di sostenibilità”

PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI AVELLINO: VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI CON PROCEDURA PARTECIPATA DEL PROGETTO MUSA

La graduatoria degli obiettivi strategici

(risultati del Secondo Tavolo degli stakeholder:
riunioni del 6 e 26 giugno)



CLES s.r.l.

Luglio 2015

1. Il percorso della procedura partecipata (*per memoria*)

Il percorso della procedura partecipata che si sta realizzando ad Avellino si articola in 5 fasi.

La **Tav. 2** evidenzia, fase per fase, quali sono i soggetti che hanno partecipato, gli strumenti utilizzati, gli output e le tempistiche.

Tav. 2 – Le fasi della valutazione partecipata per il Piano del traffico di Avellino: soggetti coinvolti, strumenti utilizzati e risultati attesi

Fase	Chi ha partecipato	Strumenti utilizzati	Output	Tempistica (anno 2015)
1	Team MUSA, Amministrazione, Esperti (Università di Salerno)	Analisi della documentazione e dei dati disponibili (indagini preliminari per l'aggiornamento del PGTU)	Versione preliminare del quadro degli obiettivi strategici (sviluppo e specificazione dello schema-base contenuto nella Tav. 1)	Febbraio (<i>chiusa</i>)
2	Team MUSA, Amministrazione, Stakeholder	Primo Tavolo di “dialogo strutturato” (Due incontri – Discussione guidata)	Proposta di versione finale del quadro degli obiettivi strategici	Marzo-Aprile (<i>chiusa</i>)
3	Cittadini	Indagine online (portale dell'Amministrazione e supporto Associazioni)	Graduatoria degli obiettivi strategici	Marzo-Settembre (<i>in corso</i>)
4	Team MUSA, Amministrazione, Stakeholder	Secondo tavolo di “dialogo strutturato” (Due incontri – Analisi multicriteria)	Graduatoria degli obiettivi strategici	Giugno (<i>chiusa</i>)
5	Team MUSA, Amministrazione, Stakeholder, Cittadini	Conferenza pubblica di presentazione dei risultati	Report finale	Settembre (<i>da fare</i>)

Di seguito alcune specifiche sulle singole fasi.

La **fase 1** ha visto coinvolti il Gruppo di lavoro MUSA (ricercatori Isfort), l'Amministrazione comunale (Assessore all'Assetto urbano e Riqualificazione urbana, funzionari e consulenti interessati), e l'Università di Salerno (redazione dei documenti preliminari del Piano del traffico). Sulla base della documentazione disponibile e della conoscenza del territorio è stata predisposta una **versione preliminare** del quadro degli obiettivi strategici del futuro Piano del traffico, a partire dallo schema-base del modello MUSA.

La **fase 2** ha coinvolto, oltre al Gruppo di lavoro e all'Amministrazione, anche gli stakeholder invitati al tavolo del dialogo strutturato. Si sono tenute due riunioni del Primo Tavolo di dialogo strutturato, il 20 marzo e il 22 aprile, con l'obiettivo di discutere a fondo, con metodo guidato, la versione preliminare del quadro degli obiettivi strategici per il nuovo Piano del traffico e di condividere una **versione definitiva** degli obiettivi stessi.

La **fase 3** coinvolge direttamente i cittadini, attraverso l'opportunità di partecipare ad un'indagine *online* (dal portale dell'Amministrazione comunale) per la valutazione delle priorità del futuro Piano del traffico. E' stata predisposto dal team di Progetto una bozza di questionario, sulla base della versione definitiva degli obiettivi strategici risultata dalla conclusione della fase 2. Il questionario è stato testato, quindi modificato in alcuni punti formali per facilitare la somministrazione, e infine messo *online* (l'8 maggio) e pubblicizzato per favorire la partecipazione dei cittadini all'indagine. L'indagine rimarrà aperta fino ai primi di settembre e si auspica che nel mese di luglio possa essere "rilanciata" sui portali di alcune associazioni del tavolo degli stakeholder per favorire un'adesione maggiore all'indagine, al momento ancora bassa.

La **fase 4**, avviata parallelamente alla fase 3, ha coinvolto di nuovo il gruppo di stakeholder selezionata e si è focalizzata sulla definizione della graduatoria degli obiettivi di Piano, a partire dalla versione finale scaturita dalla fase 2. Si sono tenute due riunioni (10 e 26 giugno) di questo Secondo Tavolo di "dialogo strutturato" tra gli stakeholder. Il metodo di lavoro proposto, sempre nel solco del "dialogo strutturato", è quello della valutazione di tipo multicriteriale. Ciascuno stakeholder ha valutato i singoli obiettivi nella capacità di incidere sulle tre dimensioni della mobilità sostenibile e poi ha discusso le sue valutazioni, dove si sono registrate divergenze, con quelle degli altri stakeholder. Con questo procedimento si è arrivati a generare una graduatoria di importanza (priorità) di tutti gli obiettivi individuati. *Per il resoconto puntuale dei risultati di questa fase si rimanda alla descrizione contenuta nel successivo Capitolo 2.*

La **fase 5** prevede l'organizzazione di una conferenza pubblica nel mese di settembre, auspicabilmente all'interno della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile a cui Svelli potrebbe aderire per la prima volta, per presentare e discutere i risultati della procedura, che comunque saranno contenuti in un Report conclusivo predisposto dal team di progetto.

2. L'individuazione delle priorità strategiche del Piano (*Fase 4*)

2.1 Il lavoro del Secondo Tavolo

Come accennato, la fase 4 della procedura aveva l'obiettivo di individuare le priorità strategiche del nuovo Piano del traffico di Avellino, attraverso un Secondo tavolo di dialogo strutturato tra stakeholder che si è articolato in due riunioni (10 e 26 giugno), a cui hanno partecipato complessivamente 15 stakeholder. Gli incontri sono stati finalizzati a generare la "graduatoria di priorità" dei 12 obiettivi strategici definiti in una fase precedente della procedura e sottoposti alla valutazione dei cittadini attraverso l'indagine *online* pubblicata sul sito dell'Amministrazione.

L'incontro del 10 giugno si è svolto in tre fasi:

1. illustrazione sintetica dei risultati provvisori dell'indagine online sui cittadini
2. compilazione individuale del questionario per gli stakeholder
3. discussione delle differenze tra i punteggi assegnati e verifica sulla possibilità di "convergenza" tra le posizioni espresse

Circa l'illustrazione dei risultati provvisori dell'indagine sui cittadini, è stato ribadito – anche a fronte di dubbi sulla validità scientifica dello strumento – che ad essa non deve essere assegnato alcun valore di significatività statistica perché il campione dei rispondenti non può rispondere a criteri di estrazione casuale. Tuttavia, se la numerosità delle risposte è adeguata i risultati possono essere assunti come un orientamento di un segmento dell'opinione pubblica su cui è opportuno fare riflessioni e confronti. Essendo pervenuti fino alla data del 10 giugno solo 150 questionari, si è convenuto sulla necessità di attivare azioni di rinforzo per stimolare una maggiore partecipazione dei cittadini all'indagine e poi eventualmente valutarne i risultati.

Si è quindi passati alla compilazione individuale del questionario per gli stakeholder (Allegato 1, vedi oltre per la descrizione analitica) e le indicazioni (punteggi) di ciascuna scheda sono state trascritte in una lavagna a fogli mobili. Si è avviata così la terza parte della riunione. Iniziando dalla prima dimensione della mobilità sostenibile, ovvero l'accessibilità, per ogni punteggio assegnato è stata stimolata una breve discussione volta in particolare a confrontare le posizioni dei valori più estremi per verificare la possibilità di convergere maggiormente attorno al punteggio con il maggior numero di indicazioni. In diversi casi, comunque non maggioritari nell'insieme, si è in effetti registrato uno spostamento dei punteggi assegnati verso il punto di massimo consenso a seguito della discussione condotta.

La riunione si è conclusa con il completamento della discussione per la sola prima dimensione (accessibilità) ed è stata aggiornata al 26 giugno per la discussione sulle altre due dimensioni (vivibilità/sostenibilità ambientale e sostenibilità economica/istituzionale). Nell'incontro del 26 giugno, impostato con lo stesso schema, è stato portato a termine il lavoro programmato e si è così chiuso anche il Secondo Tavolo di "dialogo strutturato" tra gli stakeholder.

5.2 I risultati della procedura

Il questionario compilato dagli stakeholder è stato strutturato in due domande.

La prima domanda aveva l'obiettivo di **pesare la rilevanza delle tre dimensioni generali della sostenibilità e delle due azioni trasversali**. A ciascuna dimensione e azione trasversale si è chiesto di attribuire un punteggio da 0 a 100 in relazione all'importanza riconosciuta nell'ambito delle politiche dei trasporti ad Avellino.

La **Tab. 1** riassume i punteggi medi ottenuti. Come si può vedere, in generale sia le tre dimensioni della mobilità sostenibile che le due azioni trasversali sottoposte a valutazione hanno ricevuto punteggi di significativa importanza, sempre superiori a 60 (su un massimo di 100). La dimensione della sostenibilità urbana **più importante** per gli stakeholder del tavolo è risultata la **“sostenibilità ambientale e vivibilità” con un punteggio di 82, seguita a stretta distanza dalla dimensione dell’“accessibilità” (80)**. Un po’ più distanziate le due azioni trasversali praticamente appaiate - “Promuovere e rafforzare una diffusa cultura della mobilità sostenibile” con 74 e “Promuovere politiche integrate intersettoriali per la rivitalizzazione economica, sociale e culturale della città” con 73 -, e a chiudere la graduatoria la dimensione della “sostenibilità economica e istituzionale” che si ferma ad un punteggio medio di 64. Da segnalare ancora che tutti gli stakeholder hanno assegnato alla dimensione dell’accessibilità un punteggio pari almeno a 70, a sottolineare il forte carattere di trasversalità di questo macro-obiettivo, mentre ad esempio per l’azione trasversale delle politiche integrate e per la dimensione della sostenibilità economica quasi metà dei partecipanti ha assegnato un punteggio inferiore a 70.

Tab. 1 – La valutazione media degli stakeholder sulla rilevanza delle macro-dimensioni della sostenibilità e delle azioni trasversali (punteggi medi da 0=nessuna rilevanza a 100=massima rilevanza e valori %)

<i>Macro-dimensioni della sostenibilità e azioni trasversali</i>	<i>Punteggi medi in scala 0-100</i>	<i>% di punteggi superiori a 70</i>
Sostenibilità ambientale e vivibilità	82	92,3
Accessibilità (sostenibilità sociale)	80	100
Promuovere e rafforzare una diffusa cultura della mobilità sostenibile (<i>azione trasversale</i>)	74	76,9
Promuovere politiche integrate intersettoriali per la rivitalizzazione economica, sociale e culturale della città (<i>azione trasversale</i>)	73	53,9
Sostenibilità economica e istituzionale	64	53,9

La seconda domanda, che rappresenta il cuore dell’intera procedura, prevedeva l’assegnazione di un punteggio per ciascun obiettivo strategico rispetto all’impatto stimato su ciascuna delle tre dimensioni della sostenibilità: quanto quell’obiettivo di mobilità contribuisce 1) a rendere la città più accessibile, 2) a rendere la città più vivibile e ambientalmente sostenibile, 3) a rendere il trasporto meno costoso per i cittadini e più efficiente. Le opzioni di punteggio da assegnare a loro volta erano quattro: 4=contributo molto alto (l’obiettivo è assolutamente prioritario), 2=contributo alto (l’obiettivo è importante ma non prioritario), 1=contributo positivo (l’obiettivo è utile, ma non urgente) e 0=nessun contributo o contributo negativo. Ciascuno stakeholder partecipante ha quindi assegnato complessivamente 36 punteggi, ovvero 3 punteggi (1 per ogni dimensione della sostenibilità) per ciascuno dei 12 obiettivi strategici.

Alla fine della discussione è stata quindi generata la graduatoria finale degli obiettivi che è riassunta nella **Tab. 2**. I valori assegnati ai singoli obiettivi sono stati ponderati rispetto all’importanza assegnata alle tre dimensioni della sostenibilità su cui è stato valutato l’impatto (vedi precedente Tab. 1, dalla quale sono stati elaborati i seguenti indici di ponderazione: 1,09 per la sostenibilità ambientale/vivibilità, 1,07 per l’accessibilità e 0,85 per la sostenibilità economica/istituzionale).

Il dato che emerge con chiarezza dalla graduatoria finale delle priorità strategiche esposta nella Tab. 2 è la **centralità riconosciuta al trasporto pubblico per le strategie future di riorganizzazione della mobilità dei cittadini**. Infatti l'obiettivo "Incentivare gli spostamenti con i mezzi pubblici" si colloca **in prima posizione** con un punteggio medio complessivo molto alto pari a 3,47 (in scala 0-4) che stacca piuttosto nettamente **la seconda posizione** occupata dall'obiettivo "Recuperare spazi pubblici per realizzare un sistema di **parcheggi nelle aree semicentrali**" (punteggio pari a 3,06). Inoltre, al quarto posto generale si piazza il secondo obiettivo legato alla promozione del trasporto pubblico, ovvero "Ridurre i costi del trasporto pubblico, attraverso incentivi e bonus per l'acquisto degli abbonamenti" con il punteggio di 2,94.

Tab. 2 - La graduatoria generale di priorità degli obiettivi strategici del Piano del traffico di Avellino nella valutazione degli stakeholder (punteggi medi ponderati* da 0=obiettivo inutile o dannoso a 4=obiettivo di assoluta priorità)

<i>Obiettivo strategico</i>	<i>Macro-dimensione</i>	<i>Punteggi o medio</i>	<i>Posizione</i>
Incentivare gli spostamenti con i mezzi pubblici	Accessibilità	3,47	1
Recuperare spazi pubblici per realizzare un sistema di parcheggi nelle aree semicentrali	Accessibilità	3,06	2
Promuovere la mobilità pedonale e migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità	Accessibilità	3,01	3
Ridurre i costi del trasporto pubblico, attraverso incentivi e bonus per l'acquisto degli abbonamenti	Sostenibilità economica/istituzionale	2,94	4
Ridurre l'inquinamento atmosferico e quello acustico generati dai trasporti	Sostenibilità ambientale/vivibilità	2,86	5
Promuovere la mobilità ciclabile	Accessibilità	2,72	6
Ridurre la congestione e gli incidenti stradali, migliorando la sicurezza di tutti gli spostamenti e la vivibilità dell'ambiente urbano	Sostenibilità ambientale/vivibilità	2,57	7
Combattere l'evasione e destinare maggiormente le entrate di settore (sosta tariffata, multe...) per investimenti nella mobilità urbana	Sostenibilità economica/istituzionale	2,41	8
Favorire una migliore organizzazione della distribuzione delle merci in ambito urbano	Accessibilità	2,38	9
Disincentivare l'uso dell'auto attraverso politiche di gestione della domanda (sosta tariffata, ztl...)	Accessibilità	2,36	10
Istituire una Consulta della mobilità dei cittadini per condividere problemi e soluzioni connessi alla mobilità urbana	Sostenibilità economica/istituzionale	1,90	11
Ridurre i costi del trasporto individuale, promuovendo la mobilità "in condivisione" (car pooling, car sharing)	Sostenibilità economica/istituzionale	1,89	12

* La ponderazione è relativa all'importanza attribuita a ciascuna delle tre macrodimensioni della sostenibilità sulle quali è stato valutato il contributo dei singoli obiettivi (vedi Tab. 1). In particolare gli indici di ponderazione adottati sono stati i seguenti: 1,09 per la sostenibilità ambientale/vivibilità, 1,07 per l'accessibilità e 0,85 per la sostenibilità economica/istituzionale

Si può inoltre osservare che l'obiettivo di potenziare il sistema dei parcheggi semicentrale, come si è detto al secondo posto assoluto, è direttamente connesso alle politiche di rafforzamento dei servizi di trasporto pubblico perché sottende, come ampiamente emerso dalla discussione tra gli stakeholder, l'idea che la penetrazione nel centro della città possa avvenire con un vettore diverso dall'auto (mezzo pubblico, oppure spostamento a piedi/bicicletta per il tratto finale), utilizzata invece – in assenza di alternative efficaci e comunque in logica di intermodalità – per l'avvicinamento alle destinazioni finali verso il centro cittadino. Di qui l'opportunità/necessità di assicurare spazi adeguati per il parcheggio dei veicoli nelle zone semicentrali. Va anche ricordato un altro aspetto importante emerso dalla discussione su questo punto. L'ipotizzato sistema di parcheggi fuori dal centro cittadino dovrebbe essere razionalmente riorganizzato e rimodulato, piuttosto che creato ex-novo, recuperando appunto spazi pubblici già urbanizzati, attrezzando meglio i parcheggi esistenti funzionali a questo disegno (ed eliminando altri non funzionali), assicurando una modalità equa e non distorsiva di tariffazione, oggi in parte fuori dal pieno controllo dell'Amministrazione. In questo schema è evidente che anche la priorità del potenziamento dei parcheggi semicentrali è parte di una strategia complessiva di incentivazione all'uso del mezzo pubblico, guardando con realismo all'accessibilità verso il centro cittadino dalle aree esterne che attualmente, almeno in molte direttrici, non è adeguatamente servita dai mezzi pubblici.

Il **terzo posto** della graduatoria è occupato dall'obiettivo “Promuovere **la mobilità pedonale** e migliorare le condizioni di spostamento per gli **utenti a ridotta mobilità**”. Nella discussione tra gli stakeholder è emerso con forza il ruolo portante che la mobilità pedonale deve avere in una città di “brevi distanze” come Avellino; qualcuno ha anche sottolineato come la pedonalizzazione dell'ampio Corso Vittorio Emanuele, cuore commerciale e della vita sociale di Avellino, stia abituando i cittadini a muoversi a piedi sul corto raggio, rompendo il tradizionale monopolio dell'auto anche negli spostamenti di prossimità. Allo stesso tempo, l'attenzione per gli utenti a ridotta mobilità deve sempre essere massima, assicurando a tutti una piena transitabilità dei marciapiedi e degli attraversamenti stradali.

Le tre posizioni di testa della graduatoria sono quindi presidiate da tre obiettivi appartenenti alla dimensione dell'accessibilità. E' da evidenziare che nella valutazione di importanza della sostenibilità urbana l'asse della vivibilità e dell'attenzione all'ambiente era risultato, seppure di poco, il più rilevante, mentre i due obiettivi strategici che lo sostanziano (riduzione dell'inquinamento e riduzione degli incidenti stradali) si collocano ora solo al 5° e 7° posto rispettivamente. Questa apparente contraddizione dimostra che le politiche specifiche per il miglioramento dell'accessibilità al centro urbano sono più strettamente riferite alle politiche dei trasporti e quindi alle misure che poi daranno corpo al Piano del traffico, mentre i temi della vivibilità, della sicurezza, dell'inquinamento tendono ad essere assorbiti nella percezione degli stakeholder – come si spiegherà meglio più avanti – dalle politiche di riequilibrio modale che dovrebbe ridurre i tempi, i costi e gli impatti negativi (inquinamento, congestione) della mobilità verso e dentro l'area urbana, rendendola quindi più accessibile e fruibile.

Scorrendo la graduatoria, al quinto posto con un punteggio ancora alto, di poco inferiore a 3,00 (2,86 per l'esattezza) si colloca, come appena ricordato, l'obiettivo di “Ridurre l'inquinamento atmosferico e quello acustico generati dai trasporti”. L'importanza di questo tema è fuori discussione, diversi stakeholder hanno tuttavia sottolineato che l'insieme delle politiche di riduzione dell'uso dell'auto e di incentivazione dei modi alternativi per il trasporto urbano di fatto contribuiscono alla riduzione dell'inquinamento. L'indicazione di priorità assegnata va quindi valutata molto alta, sia per l'osservazione appena ricordata, sia

perché si tratta di uno di quegli obiettivi che si identificano strettamente con la macro-dimensione a cui appartengono (sostenibilità ambientale in questo caso) e quindi hanno un impatto (in apparenza) basso sulle altre macro-dimensioni (accessibilità e sostenibilità economica).

A seguire l'obiettivo di "Promuovere **la mobilità ciclabile**" con un punteggio di 2,72. Siamo in una posizione intermedia, ma tutt'altro che minoritaria se si considera l'attuale basso tasso di penetrazione della bicicletta nei comportamenti di mobilità degli avellinesi. Il pedale potrà e dovrà crescere, seguendo l'onda di un indubbio ritorno di attenzione molto diffuso a livello nazionale, ma gli stakeholder del tavolo **non** vedono per l'immediato nella bicicletta **uno dei pilastri fondamentali** di un nuovo sistema di mobilità per Avellino.

Solo in settima posizione, con un punteggio pari a 2,57, si colloca l'obiettivo di "Ridurre la congestione e gli incidenti stradali, migliorando **la sicurezza di tutti gli spostamenti** e la vivibilità dell'ambiente urbano". E' un risultato sorprendente, se si guarda alle esperienze di altri tavoli - sia dei territori MUSA, sia nella procedura realizzata per il PGTU di Roma -, dove il tema della sicurezza ha sempre raggiunto le primissime posizioni della graduatoria. Dalla discussione degli stakeholder si evince che questo obiettivo ha risentito del limite già registrato per la riduzione dell'inquinamento - il quale tuttavia si è collocato più in alto -, ovvero la percezione che è la strategia complessiva di sostegno ai mezzi più ecologici (trasporto pubblico, pedonalità, bicicletta) a disincentivare l'uso dell'auto e quindi a consentire di centrare l'obiettivo di una maggiore vivibilità e sicurezza dell'area urbana. Decongestione dalle auto, minore incidentalità e maggiore sicurezza per tutti gli spostamenti sono quindi priorità in qualche modo "assorbite" dalle politiche di riequilibrio modale. Al di là di questa osservazione, si può comunque dire che dal dialogo tra gli stakeholder è emerso che il tema della sicurezza degli spostamenti è un obiettivo molto importante per il prossimo Piano del traffico di Avellino, ma forse **non una criticità assoluta** da dover aggredire in modo assolutamente prioritario.

Gli obiettivi della parte bassa della graduatoria infine, dall'8° alla 12° posizione, indicano una **minore urgenza**, nella valutazione degli stakeholder, **per le misure più direttamente rivolte ai comportamenti d'uso dell'auto**, quali la regolazione dell'uso dell'auto ("Disincentivare l'uso dell'auto attraverso politiche di gestione della domanda" occupa il rank n. 10) e la riduzione/ottimizzazione dei costi del trasporto individuale attraverso la promozione dell'auto "in condivisione" (car pooling, car sharing) che finisce come ultima priorità. Ugualmente **meno urgenti** paiono essere gli obiettivi che affrontano **la dimensione più "economica" della mobilità**, quali il contrasto all'evasione per destinare le risorse recuperate ad investimenti nella mobilità urbana (obiettivo che comunque agguanta l'8° piazza con un punteggio pari a 2,41) e la migliore organizzazione della distribuzione delle merci in ambito urbano (9° posto). Sul contrasto all'evasione tariffaria (ad es, per i parcheggi, le multe ecc.) e la destinazione delle risorse al settore è prevalso tra gli stakeholder un atteggiamento allo stesso tempo di scetticismo e di "denuncia"; di scetticismo sulla capacità dell'Amministrazione di modificare le prassi abituali, di denuncia in relazione al fatto che ad Avellino, come del resto accade nella altre città italiane, i prelievi a carico soprattutto degli automobilisti (multe, pedaggi) non sono destinati a migliorare il sistema della mobilità urbana, come previsto almeno per una quota dal Codice della Strada. Quanto alla distribuzione delle merci in ambito urbano, è questo uno degli obiettivi aggiunti a seguito della discussione condotta nel Primo Tavolo, tuttavia alla prova dei fatti le problematiche in questo tema non sembrano essere così forti, anche se molti stakeholder hanno sottolineato che soprattutto il rispetto delle finestre orarie per il carico e scarico merci oggi vigenti dovrebbe essere assicurato con più determinazione.

Finisce ugualmente in coda, al penultimo posto, l'obiettivo di "Istituire una Consulta della mobilità dei cittadini per condividere problemi e soluzioni connesse alla mobilità urbana", un'altra potenziale priorità integrata nello schema quando è stata modificata la versione preliminare degli obiettivi, ma che nelle discussioni del Secondo Tavolo ha raccolto scarsissime attenzioni. La ragione in questo caso risiede non in una valutazione di inutilità in sé dello strumento, quanto piuttosto nel pregresso fallimento di diverse esperienze simili e quindi in un profondo scetticismo nella capacità dell'Amministrazione di organizzare un meccanismo di consultazione permanente sui problemi del trasporto urbano efficace, efficiente e trasparente.

Proseguendo nell'analisi con qualche maggiore dettaglio, la **Tab. 3** permette un confronto tra le graduatorie relative alle singole macro-dimensioni della sostenibilità. Si può osservare, innanzitutto, che l'obiettivo di incentivare gli spostamenti con i mezzi pubblici conquista la prima posizione in tutte e tre le classifiche; ciò significa che per gli stakeholder che hanno partecipato al tavolo **il sostegno al trasporto collettivo è la politica di maggiore impatto positivo sia per l'accessibilità nell'area urbana, sia per la vivibilità e la riduzione dell'inquinamento, sia infine per la sostenibilità economica del sistema di mobilità** (a beneficio dei cittadini e dell'Amministrazione).

La dimensione dell'accessibilità mostra una gerarchia degli obiettivi sostanzialmente allineata a quella generale: le prime quattro posizioni sono le medesime, guadagnano un posto l'obiettivo di promuovere la mobilità ciclabile (5° contro il 6° generale) e due posti l'obiettivo di ridurre la congestione e migliorare la sicurezza (5° con lo stesso punteggio della mobilità ciclabile contro il 7° generale). Viceversa, la riduzione dell'inquinamento impatta di meno sull'accessibilità (7° posto) rispetto a quanto registrato nella graduatoria complessiva (5° posto).

La dimensione della vivibilità e sostenibilità ambientale presenta invece un'articolazione dei rank con differenze più marcate rispetto alle graduatorie delle altre due dimensioni e a quella generale. Infatti acquistano peso nella gerarchia delle priorità, come era logico attendersi, la riduzione dell'inquinamento, la mobilità ciclabile e le misure di disincentivazione dell'uso dell'auto; scendono invece in graduatoria i parcheggi nelle aree semicentrali (in linea con le aspettative), la riduzione dei costi del trasporto pubblico e la mobilità pedonale. Quest'ultima indicazione è invece abbastanza sorprendente; nella discussione tra gli stakeholder è emersa una valutazione di assetto della pedonalizzazione nel centro città già avanzato che riduce la criticità del tema come impatto sulla vivibilità. Allo stesso modo, sorprende che l'obiettivo della riduzione degli incidenti stradali e del miglioramento della sicurezza per tutti gli spostamenti si collochi solo all'8° posto tra le priorità, addirittura un po' più in basso rispetto alla classifica generale. Di nuovo, la motivazione principale di questa scelta che è emersa dalla discussione risiede nella percezione che pur essendo tema in sé di grande rilevanza in questo momento per Avellino non è particolarmente problematico o di così alto impatto sulla vivibilità dell'area urbana.

Infine, la graduatoria degli obiettivi della sola dimensione della sostenibilità economica e istituzionale presenta le differenze più marcate rispetto alle altre. Al secondo posto delle priorità si colloca, coerentemente, l'obiettivo di combattere l'evasione tariffaria e destinare le risorse per investimenti nella mobilità (sale moltissimo rispetto all'8° posto della classifica generale) e al terzo la riduzione dei costi del trasporto pubblico (una posizione in più rispetto al totale). Sale molto anche l'obiettivo di ridurre i costi del trasporto individuale attraverso il trasporto privato in condivisione (8° contro l'ultimo posto della graduatoria generale), e si tratta anche in questo caso di una scelta attesa, mentre scendono decisamente obiettivi rilevanti per le altre dimensioni come la promozione della mobilità ciclabile e della mobilità pedonale.

Tab. 3 - Le graduatorie di priorità degli obiettivi strategici relative a ciascuna dimensione della mobilità sostenibile

<i>Obiettivo strategico</i>	<i>Posizione generale</i>	<i>Posizione nelle dimensioni della mobilità sostenibile</i>		
		<i>Accessibilità</i>	<i>Sosten. ambientale /vivibilità</i>	<i>Sosten. economica /istituz.</i>
Incentivare gli spostamenti con i mezzi pubblici	1	1	1	1
Recuperare spazi pubblici per realizzare un sistema di parcheggi nelle aree semicentrali	2	2	4	5
Promuovere la mobilità pedonale e migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità	3	5	5	3
Ridurre i costi del trasporto pubblico, attraverso incentivi e bonus per l'acquisto degli abbonamenti	4	6	3	4
Ridurre l'inquinamento atmosferico e quello acustico generati dai trasporti	5	7	2	4
Promuovere la mobilità ciclabile	6	5	3	10
Ridurre la congestione e gli incidenti stradali, migliorando la sicurezza di tutti gli spostamenti e la vivibilità dell'ambiente urbano	7	5	8	7
Combattere l'evasione e destinare maggiormente le entrate di settore (sosta tariffata, multe...) per investimenti nella mobilità urbana	8	10	10	2
Favorire una migliore organizzazione della distribuzione delle merci in ambito urbano	9	7	9	9
Disincentivare l'uso dell'auto attraverso politiche di gestione della domanda (sosta tariffata, ztl...)	10	9	6	10
Istituire una Consulta della mobilità dei cittadini per condividere problemi e soluzioni connessi alla mobilità urbana	11	10	11	12
Ridurre i costi del trasporto individuale, promuovendo la mobilità "in condivisione" (car pooling, car sharing)	12	12	11	8

Ricapitolando, si può dire che la **priorità assoluta** assegnata dagli stakeholder coinvolti nella procedura partecipata al futuro Piano del traffico di Avellino è **il rafforzamento del sistema del trasporto pubblico**, che andrà perseguito attraverso misure di riorganizzazione e gerarchizzazione della rete, riprogrammazione dei servizi, sviluppo delle corsie preferenziali, riorganizzazione delle fermate, preferenziazione semaforica e così via. Ovviamente è opportuna anche una politica di potenziamento dell'offerta dei servizi, politica che tuttavia richiede un incremento di risorse dai fondi statali e regionali. L'incentivo ad utilizzare maggiormente i mezzi pubblici deve essere sostenuto, è un'altra priorità indicata dal tavolo, anche attraverso sconti e bonus per l'acquisto degli abbonamenti, perché – è stato più volte sottolineato – il possesso di un abbonamento rappresenta per gli atteggiamenti e le abitudini locali uno stimolo molto forte a prendere il mezzo pubblico (una sorta di “effetto fidelizzazione”).

Nella **testa delle priorità** indicate dagli stakeholder per il Piano del traffico sono poi da evidenziare due ulteriori obiettivi strategici:

- la realizzazione di un **sistema di parcheggi in aree semicentrali**, recuperando/efficientando gli spazi pubblici e i parcheggi già esistenti (obiettivo strettamente funzionale all'uso del trasporto pubblico perché pensato **in logica di intermodalità**, come si è detto sopra);
- la promozione della **mobilità pedonale** (guardando in particolare agli **utenti a ridotta mobilità**), ad indicare che per gli stakeholder il tragitto a piedi è il naturale **completamento nel segmento del corto raggio della filiera dello spostamento**; l'impegno del Piano del traffico dovrà essere assiduo nell'assicurare condizioni adeguate per una mobilità pedonale che ad Avellino sta “entrando” nelle abitudini dei cittadini, anche per effetto delle misure di pedonalizzazione già intraprese.

Quanto alle altre modalità di trasporto, la **mobilità ciclabile** può rivestire un ruolo senza dubbio rilevante e deve essere promossa e incentivata, ma al momento questo ruolo è valutato come **complementare** piuttosto che in posizione assolutamente centrale (al pari del trasporto pubblico e della mobilità pedonale); mentre alle nuove forme di mobilità legate alla condivisione dei mezzi (car sharing, car pooling), anche nella prospettiva di ridurre i costi del trasporto individuale gli stakeholder non sembrano assegnare una specifica importanza, vuoi perché oggettivamente sono soluzioni (ancora) di nicchia, vuoi perché la scarsa conoscenza e informazione rende difficile una valutazione compiuta. Allo stesso modo, si può dire che le misure dirette di disincentivo all'uso dell'auto (tariffazione parcheggi, zone a traffico limitato) raccolgono poche adesioni, nel timore che un eccesso di regole a carico della circolazione dei mezzi privati riduca l'accessibilità urbana.

Infine, nelle **priorità di seconda fascia** si collocano alcuni obiettivi strategici normalmente percepiti come “forti” e assolutamente inderogabili, quali la **riduzione dell'inquinamento atmosferico/acustico** (soprattutto), la **riduzione degli incidenti stradali** (sorprendentemente fuori dalla testa delle priorità), e una **migliore organizzazione della distribuzione merci in ambito urbano** (meno importante rispetto agli altri due). Tutte e tre queste tematiche sono state ampiamente discusse dal tavolo ed è emersa, seppure con differenze rilevanti come si è visto scorrendo le graduatorie, una sostanziale assenza di assoluta criticità. Sono quindi temi molto importanti di cui si dovrà occupare il Piano del traffico, ma nella consapevolezza che la situazione di Avellino su questi punti non è di un ritardo abissale, tale da assegnare la massima urgenza alle conseguenti misure di contrasto e di recupero.

Da ultimo, va ricordata una valutazione di respiro più ampio ribadita con forza dal tavolo da parte di tutti i suoi componenti: è indispensabile che gli **obiettivi strategici** qui indicati come priorità siano **perseguiti in modo integrato** per assicurare che le politiche di trasporto generino il massimo impatto positivo sull'accessibilità dell'area urbana, sulla sua vivibilità,

sulla riduzione dell'inquinamento e sulla sostenibilità economica per i cittadini e per l'Amministrazione.



Unione europea
Fondo sociale europeo



Ministero del Lavoro
e delle Politiche Sociali
Direzione Generale per le Politiche
Attive e Passive del Lavoro



PROCEDURA PARTECIPATA SUGLI OBIETTIVI STRATEGICI DEL NUOVO PGTU DI AVELLINO

QUESTIONARIO PER GLI STAKEHOLDERS

NOME DEL COMPILATORE _____

ENTE/ASSOCIAZIONE: _____



CLES s.r.l.

DOM. 1 - Utilizzando una scala di valori da 1 a 100 (100=massima importanza, 1=minima importanza) indicare nella prima colonna l'importanza che assume per la politica dei trasporti ad Avellino ciascuna delle macrodimensioni della sostenibilità e ciascuna delle azioni trasversali sotto indicate. Nella seconda colonna mettere in graduatoria di importanza le 5 macro-dimensioni e azioni trasversali indicate (1=più importante, 5=meno importante)

	Importanza da 1 a 100	Posizione in graduatoria (da 1 a 5)
A. SOSTENIBILITA' SOCIALE: ACCESSIBILITA' (Circolare agevolmente nella città e accedere agevolmente dall'esterno; Accedere agevolmente ai luoghi, alle funzioni e ai servizi della città)		
B. SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E VIVIBILITA' (Vivere in un'area piacevole, sicura e salubre; Sistema di mobilità con spazi liberi dal traffico motorizzato, bassa rumorosità e con bassi livelli di incidenti; Ridurre al minimo gli impatti negativi della mobilità sulle risorse naturali e sull'ambiente; Sistema di mobilità che genera bassi livelli di emissione di gas clima-alteranti e di inquinanti atmosferici dannosi per la salute)		
C. SOSTENIBILITA' ECONOMICA E ISTITUZIONALE (Riduzione delle spese per la mobilità a carico dei cittadini e delle imprese; Maggiore efficienza nel settore; Incrementare gli investimenti nella mobilità)		
D. AZIONE TRASVERSALE: <i>Promuovere e rafforzare una diffusa cultura della mobilità sostenibile</i>		
E. AZIONE TRASVERSALE: Promuovere politiche integrate intersettoriali per la rivitalizzazione economica, sociale e culturale della città		

DOM. 2 - Indicare quanto ciascun obiettivo strategico contribuisce al raggiungimento di ciascuna macro-dimensione della sostenibilità

*Inserire per ciascuna casella uno dei seguenti punteggi: **4**=contributo molto alto (l'obiettivo è assolutamente prioritario); **2**= contributo alto (l'obiettivo è molto importante ma non assolutamente prioritario); **1**=contributo positivo (l'obiettivo è utile, ma non urgente); **0**= nessun contributo o contributo negativo*

	ACCESSIBILITÀ	SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E VIVIBILITÀ	SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E ISTITUZIONALE
1. Incentivare gli spostamenti con i mezzi pubblici			
2. Promuovere la mobilità pedonale e migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità			
3. Promuovere la mobilità ciclabile			
4. Disincentivare l'uso dell'auto attraverso politiche di gestione della domanda			
5. Recuperare spazi pubblici per realizzare un sistema di parcheggi nelle aree semicentrali			
6. Favorire una migliore organizzazione della distribuzione delle merci in ambito urbano			
7. Ridurre la congestione e gli incidenti stradali, migliorando la sicurezza di tutti gli spostamenti e la vivibilità dell'ambiente urbano			
8. Ridurre l'inquinamento atmosferico e quello acustico generati dai trasporti			
9. Combattere l'evasione e destinare maggiormente le entrate di settore (sosta tariffata, multe...) per investimenti nella mobilità urbana (manutenzione stradale, infomobilità ecc.)			
10. Ridurre i costi del trasporto individuale			
11. Ridurre i costi del trasporto pubblico, attraverso incentivi e bonus per l'acquisto degli abbonamenti			
12. Istituire una Consulta della mobilità dei cittadini per condividere problemi e soluzioni connessi alla mobilità urbana			