
MOBILITA' PER LO SVILUPPO

I
PIANIFICAZIONE E GESTIONE DEI
TRASPORTI

II
GOVERNO DEL TPL

III
CONTINUITA' TERRITORIALE

IV
SICUREZZA STRADALE, CICLABILITÀ,
PEDONALITÀ, BARRIERE
ARCHITETTONICHE

4 FATTORI CHIAVE

&

32 PRIORITA'

2019



MANIFESTO PER LA MOBILITÀ 2019

La mobilità ed i trasporti sono un fattore fondamentale per lo sviluppo dei territori e dell'economia. Per troppo tempo ciò è stato sottovalutato nonostante le importanti risorse finanziarie stanziare per il miglioramento della mobilità.

Esperti del settore, professionisti ed associazioni ritengono necessario proporre delle azioni prioritarie per invertire la rotta e dare un forte impulso al sistema dei trasporti, individuando **4 "fattori chiave"** e **32 "azioni prioritarie"**.

I 4 fattori chiave:

- i. La pianificazione e gestione dei trasporti, fondamentali in un'ottica di sistema efficace ed efficiente.
 - ii. Il governo del Trasporto Pubblico Locale, per competere con l'autovettura privata.
 - iii. La continuità territoriale, per ridurre il gap determinato dalle condizioni di insularità.
 - iv. La sicurezza stradale, per ridurre le cause e le conseguenze degli incidenti.
-

I. Pianificazione e Gestione dei Trasporti

Il primo principio per la realizzazione di un sistema di trasporti efficace ed efficiente, è la sua Pianificazione quale atto di individuazione di obiettivi, strategie ed interventi in grado di progettare il futuro. Il secondo principio è la gestione manageriale del sistema dei trasporti. Infatti, la costruzione di un'infrastruttura è solo un primo step che, per raggiungere gli obiettivi prefissati, richiede una gestione attenta ed organizzata. Il sistema isolano ha totalmente dimenticato la pianificazione dei trasporti e fortemente trascurato la sua gestione sia a livello regionale che a livello locale. L'ultimo Piano Regionale dei Trasporti risale al 1993; negli anni successivi si sono succeduti diversi aggiornamenti senza che tuttavia gli stessi abbiano completato l'iter di approvazione. Il risultato è che in questi anni si è operato "navigando a vista", senza individuare obiettivi e strategie, attuando interventi e politiche spesso in contrasto tra di loro, e senza intervenire sulle *leggi di governo del territorio* che ancora favoriscono lo sviluppo di sistemi basati sull'autovettura privata. Il sistema dei trasporti isolano si è così fortemente indebolito, ha perso di efficacia nel soddisfare le esigenze di spostamento e di efficienza nella spendita delle risorse a disposizione.

Il fenomeno dello spopolamento delle zone interne, dell'inquinamento atmosferico e dell'elevata incidentalità sono gli effetti più evidenti di un'accessibilità carente e di un sistema di trasporto pubblico collettivo che non riesce a garantire collegamenti concorrenziali con il trasporto privato. Le principali dorsali di collegamento ferroviario, Sassari-Cagliari e Olbia-Cagliari presentano tempi di percorrenza e frequenze di servizi assolutamente non compatibili con le esigenze del territorio.

Analoga situazione si verifica nelle realtà urbane nelle quali la pianificazione è stata messa da parte a favore della politica del "più spendo più sono virtuoso" e quindi del realizzare specifiche opere, solo per l'esistenza di finanziamenti, anche se avulse da un contesto di piano e di perseguimenti di determinati obiettivi. La mobilità nei centri urbani della Sardegna ha visto

nel corso degli anni una continua crescita dell'indice di motorizzazione e conseguenti interventi infrastrutturali volti a favorire il trasporto privato piuttosto che quello pubblico. Il trasporto pubblico, la pedonalità e la ciclabilità hanno continuato ad avere un ruolo marginale. I chilometri di corsie preferenziali per i mezzi pubblici e la ciclabilità, se non in qualche caso sporadico, sono rimasti tali e quali da più di 30 anni e non si riescono a stanziare le risorse per i servizi notturni. I Piani Urbani della Mobilità fanno fatica ad essere accettati come strumento di progettazione del futuro delle città, e quel che appare ancora più grave è la mancanza di consapevolezza del ruolo della pianificazione, anche a causa della carenza di competenze specifiche nel settore dei trasporti e di strutture tecniche implementate ad hoc nelle amministrazioni.

II. Governo del Trasporto Pubblico Locale

Sono trascorsi invano 9 dei 10 anni concessi per l'attuazione della riforma del Trasporto Pubblico Locale voluta dall'Europa, recepita dall'Italia con la legge 422/97 e dalla Regione Sardegna con la L.R. 21/05. La riforma prevede il superamento del vecchio regime delle concessioni in favore di affidamenti ad evidenza pubblica (gare) per poter realizzare servizi più efficaci e a costi competitivi. A meno di un anno dalla scadenza del periodo transitorio istituito per far fronte ad un cambio "epocale", tutto è rimasto pressoché fermo. Anche un recente studio, finalizzato alla definizione dei *bacini di traffico*, non ha sciolto la riserva su quanti e quali bacini di traffico istituire. Solo a fine legislatura è stata presentata una proposta di legge per il riordino del settore, ma la stessa non è arrivata alla discussione in consiglio regionale e quindi alla possibilità di essere discussa ed emendata per sciogliere i tanti dubbi e le riserve che la stessa ha suscitato nei portatori di interesse.

Il risultato è il totale disorientamento da parte di tutto il settore, dalle aziende di trasporto, che vedono crescere sempre più il pericolo di perdere i servizi che svolgono da decenni, alle amministrazioni locali cui non sono state

attribuite le competenze individuate dalla L.R. 21/2005, col concreto pericolo del manifestarsi di pesanti ricorsi da parte di altre aziende operanti al di fuori del territorio regionale, nel caso in cui si perseguano affidamenti diretti non debitamente giustificati.

Il trasporto su gomma si è perso nella capillarità dei collegamenti senza trovare il giusto equilibrio tra prestazioni e soddisfacimento di un territorio a domanda debole; il coordinamento della rete dei trasporti pubblici e privati è fortemente carente e mancano i centri d'interscambio. Dove questi sono stati costruiti, gli orari sono rimasti invariati e la coincidenza tra i diversi vettori si perde anche per pochi minuti.

Intanto il sistema dei trasporti extraurbani attende di essere completamente ridisegnato dato che il sistema ferroviario e quello su gomma non garantiscono standard di accessibilità e collegamenti rapidi tra nord e sud e tra l'interno e le aree urbane.

Il trasporto ferroviario sardo attualmente è competitivo solo sulla direttrice Cagliari-Oristano e sulla direttrice Cagliari-Iglesias/Carbonia.

I maggiori limiti di esso sono costituiti dalla trazione diesel, dalle avarie dei numerosi passaggi a livello, dal binario singolo, che rende difficile la creazione di un servizio cadenzato ed il recupero dei ritardi.

A questi fattori si aggiunge il problema della presenza di infrastrutture ferroviarie con differenti tipologie di scartamento che impediscono la complementarietà delle reti ARST (a scartamento ridotto) con quelle di RFI (a scartamento ordinario) e quindi della realizzazione di collegamenti oggi uniti solo virtualmente dal ferro come Nuoro e Alghero.

Il mancato collegamento con gli aeroporti di Alghero e Olbia completa il quadro.

Permangono evidenti sovrapposizioni e situazioni concorrenziali tra aziende che dovrebbero operare in regime di cooperazione e complementarietà, come si evidenzia tra il sistema tranviario e quello su gomma gestiti da differenti vettori nelle città di Cagliari e Sassari, senza un piano di integrazione tra le linee, così come è evidente la sproporzione che oggi si registra a favore degli investimenti per il sistema

su ferro rispetto a quelli sulla gomma, quest'ultimo relegato a mero sistema residuale e complementare del primo.

Le varianti ferroviarie in corso di progettazione sono avulse da un più ampio piano di accessibilità territoriale che abbia come fine quello dell'integrazione dei territori attraversati, evitando possibili condizioni di isolamento. Non si manifesta inoltre la precisa volontà di potenziare la rete ferroviaria attraverso la realizzazione di una completa rete a doppio binario come si evince da alcuni progetti di gallerie previste a singolo binario.

III. Continuità territoriale

Vivere in un'isola rappresenta una condizione di handicap strutturale importante che, se non adeguatamente affrontato non consentirà di sfruttare le potenzialità delle risorse ambientali. L'economia deriva in modo essenziale dalla capacità di movimento che passeggeri e merci hanno da e per la Sardegna. Continuità territoriale significa evitare discontinuità negli spostamenti con il continente. Questo obiettivo può essere raggiunto con un modello operativo navale ed aereo sostenibile economicamente e socialmente. Esso deve essere difendibile, attraverso rigorose analisi, rispetto alle politiche di concorrenzialità richieste dall'Europa, fatte salve, appunto, esigenze di oneri di servizio pubblico rigorosamente e scientificamente documentabili. Come si possono difendere le esigenze dei sardi se non si è in grado di raccontarle ed affrontarle in un Piano Regionale dei Trasporti? Le gravi lacune del passato hanno messo in evidenza un modello di collegamenti fortemente condizionato dai vettori, aerei e navali, che giocoforza devono fare i conti con i propri modelli di business. Tutto ciò non sempre è compatibile con il modello di sviluppo del territorio della Sardegna. La stagionalità della domanda diventa un vincolo sempre maggiore per la mobilità isolana. La rigidità della programmazione è strettamente connessa anche all'offerta di ricettività turistica. Mentre gli oneri di servizio pubblico per la Sardegna devono

necessariamente raggiungere standard procapite, simili a quelli che la Francia destina alla Corsica, se si vuole invertire la rotta.

IV. Sicurezza Stradale, ciclabilità, pedonalità, barriere architettoniche

Sicurezza stradale, significa prevenire situazioni potenzialmente rischiose adottando una strategia coordinata a grande e piccola scala. Occorre perseguire quella che l'Europa chiama "Visione Zero" che significa porsi l'obiettivo di azzerare le morti causate da situazioni imputabili al sistema della mobilità, e di agire di conseguenza nelle strategie, nei programmi, nei progetti, negli interventi e nella scelta delle soluzioni e delle priorità. Si tratta di un imperativo morale: non è possibile tollerare che anche una sola morte venga accettata come un necessario costo da pagare per godere di una mobilità moderna, veloce e efficace. Le persone commettono umanamente degli errori: il sistema della mobilità deve essere progettato in modo tale da minimizzare le occasioni di errore e che questi, quando avvengono, non siano mai fatali; la sicurezza deve essere la considerazione principale nelle decisioni sulla mobilità. Serve una mappatura regionale delle tratte maggiormente a rischio sulle quali occorre investire prioritariamente, attuando interventi secondo standard di sicurezza internazionali, eliminando le cause che determinano tragiche conseguenze anche in caso di banali incidenti a bassa velocità, ovvero, gli ostacoli fissi a bordo strada e sui marciapiedi, come guardrail con paletti scoperti, cuspidi non protette, **etc.** A causa degli ostacoli fissi ogni anno nell'Isola perdono la vita mediamente venti persone, e molte altre restano permanentemente invalide. La maggior parte di loro sono motociclisti e ciclisti. Per Ciclabilità, si intende continuare nella realizzazione del sistema di mobilità ciclistico regionale, a tutti i livelli (urbano, locale, regionale) non intervenendo soltanto sul versante infrastrutturale, ma occorre pianificare un complesso di azioni, misure e interventi integrati e complementari di diversa natura, finalizzati a diffondere presso la popolazione l'utilizzo della bicicletta, per tutti gli

usi, come mezzo di trasporto, per svago, sport e turismo. Gli studi sulla camminabilità delle aree urbane sono ancora agli inizi e gli interventi che spesso vengono realizzati vengono visti in un'ottica di arredo urbano e molto meno di accessibilità per tutti. Questo significa soprattutto abbattere le barriere architettoniche e studiare percorsi connessi tra loro, evitando le zone impermeabili ai pedoni e ciclisti; l'asse mediano di scorrimento nella città di Cagliari ne è un esempio evidente. Parchi e zone balneari vengono preclusi alla pedonalità e ciclabilità a causa di ostacoli viabilistici, che di fatto li racchiudono in un guscio virtuale che obbliga il cittadino all'utilizzo dell'auto privata. Negli ultimi anni non solo si sono fatti pochi interventi nella riduzione delle barriere architettoniche, ma c'è stato un proliferare di nuovi ostacoli.

Gli ostacoli fissi come pali e lampioni rappresentano altresì barriere architettoniche per le persone in carrozzina e per i *non vedenti*. Si costruiscono o si riqualificano strade senza creare gli itinerari ciclabili o ciclopedonali e i "golfs di fermata" per i mezzi pubblici, così come si costruiscono marciapiedi senza prevederne l'altezza di 25 cm in corrispondenza delle fermate, che consente ai disabili di salire e scendere autonomamente dai mezzi.

32 PRIORITA' DA AFFRONTARE

A fronte dei **4 Fattori chiave** si individuano **32 azioni prioritarie** da affrontare con urgenza.

1. Pianificazione e gestione dei Trasporti

- 1.1. **Redigere entro 1 anno un nuovo Piano Regionale dei Trasporti** che individui obiettivi (misurabili), strategie, politiche ed interventi coerenti per la creazione di un sistema dei trasporti efficace, efficiente, e sostenibile per lo sviluppo dell'economia regionale e delle aree urbane. Si dovrà sviluppare un piano d'azione di breve, medio e lungo periodo e identificare indirizzi di pianificazione urbanistica finalizzati allo sviluppo di una

mobilità basata sul trasporto pubblico collettivo.

- 1.2. Dotare le Amministrazioni Locali di *uffici tecnici della mobilità* forniti di risorse umane specializzate e di strumenti per la pianificazione, la programmazione e il monitoraggio dei Piani di Mobilità.
- 1.3. Individuare gli standard di riferimento minimi per garantire l'accessibilità pedonale, ciclabile e del trasporto pubblico collettivo nonché la sicurezza dei trasporti.
- 1.4. Mantenere operativo un *modello matematico di simulazione del traffico* in grado di effettuare valutazioni ex-ante ed ex-post sull'intero sistema dei trasporti.
- 1.5. Vincolare l'accesso alle risorse per i soli investimenti che siano stati inseriti all'interno di Piani Strategici della Mobilità nei quali siano stati individuati chiaramente gli obiettivi, misurabili attraverso opportuni indicatori, e dove il pacchetto di misure sia stato valutato in termini di "convenienza" attraverso un'analisi costi/benefici da realizzarsi seguendo un metodo rigoroso ispirato alle metodologie standard europee.
- 1.6. Inserire nella nuova legge di governo del territorio norme specifiche che obblighino i proponenti di piani e sviluppi urbanistici a misurare e valutare i livelli di accessibilità con il trasporto pubblico e con la bicicletta. Tali norme dovranno consentire anche di ridurre gli standard minimi di accessibilità con il trasporto privato (es. il numero minimo di parcheggi) laddove è presente una buona accessibilità con il trasporto pubblico e con la ciclabilità.
- 1.7. Approvare una Legge sulla Mobilità Sostenibile che sia di riferimento per il nuovo piano di governo del territorio.
- 1.8. Sviluppare un piano finanziario di lungo termine in grado di dare attuazione ad un piano di crescenti investimenti sul

trasporto pubblico collettivo sia per la realizzazione di nuove infrastrutture che per la copertura dei costi di gestione derivanti da un improrogabile incremento dei servizi. Realizzare o predisporre tutte le nuove opere ferroviarie per il binario doppio.

2. Governo del Trasporto Pubblico

- 2.1. Attuare con urgenza la riforma del trasporto pubblico locale, individuando univocamente i bacini di traffico e trasferendo competenze e risorse agli enti locali secondo gli indirizzi della L.R. 21/2005.
- 2.2. Individuare gli enti di programmazione e coordinamento (Agenzie), sia a livello regionale che locale, costituite da personale altamente qualificato e specializzato nel settore del Trasporto Pubblico Locale.
- 2.3. Ridisegnare il sistema dei trasporti urbani ed extraurbani basandolo sull'intermodalità, sul coordinamento tra modi e sull'integrazione tariffaria, che dovrà essere opportunamente supportata da risorse finanziarie.
- 2.4. Proseguire nella riqualificazione del sistema su ferro a servizio delle grandi distanze e di tutti e tre gli aeroporti.
- 2.5. Ridefinire un piano di investimenti equilibrato tra strade e trasporto pubblico e tra gomma e ferro che discenda da una attenta pianificazione, certificata da un Piano e contestuale analisi costi/benefici.
- 2.6. Creare meccanismi di premialità per le amministrazioni locali che attuano interventi concreti per il trasporto pubblico, quali corsie preferenziali, centri intermodali, servizi aggiuntivi.
- 2.7. Promuovere la riqualificazione del sistema dei trasporti su gomma anche con l'introduzione di "servizi espresso granturismo" tra le principali aree urbane non servite dalla ferrovia.
- 2.8. Creare Hub intermodali per favorire l'interscambio gomma-gomma e gomma-ferro.

- 2.9. Istituire treni Intercity a contribuzione nazionale per i collegamenti sulla lunga distanza con gli aeroporti
- 2.10. Creare un coordinamento orario integrato tra il sistema gomma-ferro e quello aereo-navale;

- 4.4 Ridurre al massimo la presenza di pali ai lati delle strade e sui marciapiedi, installando quelli strettamente necessari nelle posizioni più opportune al fine di ridurre l'intralcio e pericolo.

- 4.5 Rendere obbligatoria per le nuove installazioni l'adozione di barriere di sicurezza ed attenuatori d'urto privi di paletti scoperti.

- 4.6 Incentivare economicamente gli enti che mettono in sicurezza le barriere preesistenti sostituendole o dotandole di dispositivi di sicurezza salvamotociclisti (DSM).

- 4.7 Potenziare le Sezioni e i Distaccamenti della Polizia Stradale e incentivare i comuni che garantiscono un servizio h24 di Polizia Locale.

- 4.8 Promuovere un sistema di premialità (risorse finanziarie) per le amministrazioni che realizzano progetti di ciclabilità, pedonalizzazione ed abbattimento delle barriere architettoniche purché inserite in un piano locale coordinato con quello regionale;

- 4.9 Prevedere una Cabina di Regia di coordinamento tra gli enti nell'attuazione delle politiche per la mobilità lenta (ciclabilità e pedonalità) coordinata con l'Agenzia della Mobilità.

3. Continuità territoriale

- 3.1. Incrementare gli oneri di servizio pubblico per il trasporto aereo e navale garantendo tariffe e flessibilità proprie del sistema ferroviario della penisola.
- 3.2. Avviare un progetto integrato di distribuzione e livellamento della stagionalità con il sistema turistico.
- 3.3. Aumentare le agevolazioni per i sardi domiciliati fuori Sardegna.
- 3.4. Incentivare forme tariffarie cumulative familiari e per lavoratori.
- 3.5. Favorire i collegamenti aerei low-cost nell'arco di tutto l'anno.

4. Sicurezza Stradale, ciclabilità e pedonalità, barriere architettoniche

- 4.1 Perseguire la "Visione Zero" (zero morti nelle strade) sia nella progettazione delle opere che nella realizzazione dei cantieri.
- 4.2 Sviluppare un piano operativo che individui le risorse finanziarie da spendere nel breve, medio e lungo periodo sulla messa in sicurezza della viabilità secondo una gerarchia di priorità.
- 4.3 Creare un centro di coordinamento tra gli enti che hanno competenza sulle strade al fine di monitorare continuamente la sicurezza stradale, lo stato di manutenzione delle infrastrutture e il processo di realizzazione e gestione delle opere, rimuovendo gli ostacoli al rispetto delle tempistiche di realizzazione già programmate.