

## Agenda 21

LA PAROLA AI COMUNI LA PAROLA AI COMUNI LA PAROLA AI COMUNI

La città sostenibile non può prescindere dal problema della mobilità. È questo uno dei principi cardine sui quali Parma ha costruito la propria fama di città vivibile; tanto che, non a caso, si parla di "Modello Parma". Per la città emiliana, la sfida alle problematiche ambientali, e soprattutto a quelle inerenti alla mobilità, è legata a un personalissimo approccio sistemico: da una parte ci sono gli interventi strutturali sul fronte della mobilità ciclabile, il potenziamento e l'ammodernamento del servizio di trasporto pubblico, dall'altra la diffusione e la promozione di una cultura ambientale capace di incidere sui comportamenti sociali. Proprio per questo l'amministrazione comunale ha focalizzato la propria attenzione su tre grandi aree: il trasporto individuale, il trasporto pubblico e collettivo e l'area dell'informazione e della sensibilizzazione. Ed è proprio su queste direttrici che sono stati "coltivati" i programmi di Agenda 21 Locale.

### Trasporti pubblici, innanzitutto

Il primo tassello della mobilità sostenibile secondo Parma è certamente rappresentato dal trasporto pubblico. In una recente indagine condotta dall'Ispo di Renato Mannheim sui cittadini di Parma, il voto medio sul trasporto pubblico è 7,4. Il 45% dei parmigiani usa spesso i mezzi pubblici. Un dato, che trova conferma anche in Ecosistema Urbano, l'indagine di Le-



gambiente e Sole 24 Ore che mette Parma al secondo posto in Italia per ecologia dei mezzi, al quarto per utilizzo del trasporto pubblico, al quinto per offerta. Una necessaria premessa riguarda il ruolo del Comune emiliano come capofila e sede ufficiale della Convenzione dei 168 Comuni a rischio di inquinamento atmosferico che hanno sottoscritto il Protocollo d'intesa con il Ministero dell'Ambiente e le associazioni del settore metano/gpl (costruttori e installatori di impianti). In questo modo si è dato vita al progetto Icbi, Iniziativa Carburanti Basso Impatto, che ha come finalità quella di promuovere l'utilizzo del metano e del gpl per autoveicoli. La Convenzione, costituitasi nel 2001, ha il compito di gestire/rendicontare le risorse impegnate dal Ministero, pari a 45

milioni di euro. Decisamente interessanti i primi risultati; su tutti spicca quello che riguarda le trasformazioni di autoveicoli a gpl (già 46.000). Queste misure sono andate di pari passo con l'innalzamento del livello qualitativo del trasporto pubblico, grazie al potenziamento dei servizi tradizionali, all'offerta di nuovi servizi. Su questo versante, oltre all'estensione delle Zone a Traffico Limitato e delle righe blu, è stato istituito il sistema dei parcheggi scambiatori, con relative navette, in grado di garantire il trasporto di circa 2.500 persone al giorno e un rapido accesso al centro anche senza l'auto. Molta risonanza ha avuto il modello Pronto Bus, il servizio di autobus serale a chiamata attivato da Tep nell'ottobre del 2001, probabilmente il fiore all'occhiello del trasporto pubbli-

■ Roberto Catania



# LE VIE DEL TRAFFICO SONO FINITE

**Vivibilità fa rima con mobilità, ma solo se quest'ultima è sostenibile. Ecco alcuni esempi concreti del modello di sviluppo adottato da Parma grazie anche al supporto di Agenda 21.**

LA PAROLA AI COMUNI LA PAROLA AI COMUNI LA PAROLA AI COMUNI

co cittadino. Il modello di funzionamento del Pronto Bus è stato adattato alle esigenze degli utenti e affinato via via nel corso dei mesi, fino a diventare un vero servizio su misura per i parmigiani che si spostano alla sera. Oltre che per la capillarità sul territorio (circa mille le fermate disseminate in città), il servizio si è contraddistinto infatti per la capacità di incontrare le esigenze di trasporto dei cittadini grazie anche al contatto continuo con i principali punti di aggregazione (teatri, cinema, discoteche). Una novità di rilievo in materia di trasporto pubblico è quella che riguarda il servizio scolastico Happy Bus, già nominato progetto pilota a livello nazionale. Co-finanziato dal Ministero dell'ambiente e realizzato da Tep in collaborazione con l'assessorato alla Viabilità e al Traffico e quello ai Servizi Educativi del Comune di Parma, il servizio di fonda su 45 mezzi ecologici a metano, appositamente allestiti, che svolgono un trasporto "porta a porta" proponendo la proiezione a bordo di filmati di educazione ambientale e stradale. In ultimo va certamente sottolineato il progetto di realizzazione di un nuovo sistema metropolitano per il trasporto rapido di massa. Il 20 gennaio 2006, si è aperta la Conferenza dei Servizi per la discussione del progetto definitivo inviato al Ministero delle Infrastrutture e agli altri enti competenti. I lavori, il cui inizio è previsto entro l'anno, si articoleranno su un tracciato in sede propria, parte in sotterranea e parte in



*Parcheggio biciclette.*

superficie, per collegare il casello dell'Autostrada a Nord con il Campus Universitario a Sud, passando per il fondamentale nodo di interscambio della nuova stazione ferroviaria.

### **Anche la logistica si veste di verde**

Per razionalizzare la distribuzione urbana delle merci, Parma ha invece puntato ad alleggerire la congestione del traffico commerciale sia mediante la sostituzione progressiva dei veicoli maggiormente inquinanti, sia mediante la limitazione dell'orario di carico e scarico.

co, sia infine attraverso l'utilizzo di piattaforme logistiche e veicoli eco-compatibili. Proprio intorno a questi presupposti ha preso il via il progetto Ecologistics, finalizzato a razionalizzare il sistema logistico e la distribuzione delle merci all'interno del centro storico. In particolare, l'iniziativa si è concentrata sulla possibilità di garantire senza traumi la conformità ai nuovi limiti previsti per le emissioni di sostanze pericolose nell'aria, come stabilito dalle nuove norme dell'Unione Europea recepite a livello nazionale e ratificate lo scorso 3 ottobre da

*Happy Bus.*



Regione Emilia-Romagna, Province e Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, con il Quarto Accordo di programma sulla qualità dell'aria. Un accento particolare è stato inoltre posto sulla necessità di regolare e ridurre l'ingresso nel centro storico di Parma dei veicoli commerciali maggiormente inquinanti, favorendo l'utilizzo di veicoli con elevati standard ambientali, nonché sull'analisi di alcune importanti criticità: dall'utilizzo prevalente di mezzi Euro 1 o Euro 2 allo scarso carico dei veicoli in ingresso, dalla percentuale di carico/scarico nelle fasce orarie di punta a quella relativa ai veicoli in sosta irregolare. Nella sua prossima stesura, il progetto Ecologistics si focalizzerà sulla realizzazione di un servizio efficiente per la distribuzione delle merci in città basato sull'utilizzo di piattaforme per il consolidamento dei carichi diretti nel centro cittadino, con servizi navetta effettuati attraverso veicoli eco-compatibili (gpl, metano, bifuel o elettrici) o comunque conformi almeno alla norma Euro 3.

### Sinergie per la mobilità casa-lavoro

Altro punto cruciale delle politiche di mobilità è quello che riguarda i cosiddetti spostamenti casa-lavoro. Su questo versante, Parma ha deciso di affidarsi al Mobility Manager di area, una figura alla quale sono demandate le decisioni strategiche per consentire lo sviluppo della gestione della mobilità, nonché per attivare i contatti con le altre aree territoriali per scambiare idee e confrontarsi. Uno strumento di lavoro particolarmente utile, in tal senso, è il Piano d'area, costituito da una banca dati che consente, la verifica del raggiungimento degli obiettivi prefissati mediante una semplice lettura dei dati aggregati. Il Co-

mune di Parma, lo scorso anno, ha erogato incentivi per un totale di 178 mila euro a sostegno di azioni concrete di mobility management per le imprese ubicate nel territorio del Comune di Parma che hanno adottato il piano di spostamento casa-lavoro ai sensi del Decreto Ministero Ambiente 27/03/98. Le principali azioni per la gestione e il coordinamento del Piano d'Area di Parma si sono concentrate sulla possibilità di migliorare l'accessibilità dell'area con particolare riguardo alle modalità "sostenibili", quali trasporto collettivo, ciclo-pedonale e combinato; si è puntato, inoltre, a influenzare i comportamenti individuali, incoraggiando l'utente a soddisfare i bisogni di mobilità usando mezzi di trasporto sostenibili e, al tempo stesso, di ridurre il numero, la lunghezza e i bisogni degli spostamenti individuali tramite veicoli privati. Un'importanza particolare è stata attribuita alle necessità di interconnessione delle reti di trasporto esistenti e alle emergenze dell'attuale rete di Tpl in funzione dei Pscl aziendali dei dipendenti per favorire l'accessibilità delle sedi attraverso modalità di trasporto meno inquinanti. In questo senso sono da registrare gli accordi con alcune delle principali aziende della provincia, quali Barilla, Chiesi Farmaceutici, Simonazzi Sidel, Azienda Ospedaliera, Enia, Nestlé, Tep.

### Parma città delle bici

Insieme al trasporto pubblico, la mobilità ciclabile è probabilmente l'altro fattore chiave della sostenibilità secondo Parma. Un impegno per il quale è intervenuto in prima persona lo stesso Pietro Vignali, Assessore alla Mobilità e Ambiente del Comune di Parma, che ha promosso e concretizzato una serie di azioni per favorire il trasporto privato su due ruote con particolare

accento sulla sicurezza (opere infrastrutturali e strutture specifiche) e l'educazione stradale. Sugli scudi il cosiddetto "bike-sharing", il nuovo sistema di uso collettivo di un parco bici di proprietà del Comune a disposizione dei cittadini. Si tratta di parcheggi automatici di biciclette, dislocati in punti strategici della città - la stazione, l'ospedale, l'università, il centro storico - a cui il cittadino può liberamente accedere tramite il semplice utilizzo di una chip card con i dati personali. Le biciclette si prelevano automaticamente da una postazione avvicinando la card alla colonnina apposita e, dopo l'utilizzo, rilasciate nella stessa o in altre postazioni con le medesime modalità. Il bike sharing è gestito da un sistema automatico che registra prelievi e rilasci e, nel caso di disagi, provvede a informare via sms l'utente e il gestore. Nel corso del 2005, 700 mila euro sono stati inoltre messi a disposizione dal Comune per l'acquisto di biciclette elettriche. I contributi sono stati fissati a 150 euro per ciascun acquisto, con un ulteriore contributo di 100 euro per chi porta in rottamazione un motorino. Oltre agli incentivi, Parma si sta attrezzando con una rete di parcheggi dedicati dotati di colonnine di ricarica alimentate anche da pannelli foto-voltaici. La realizzazione di un sistema fotovoltaico è previsto in parcheggi, coperti e custoditi, di bici elettriche in cinque punti strategici della città: Ospedale Maggiore, Campus Universitario, Sede Authority, Sede Provincia, Duc. Ogni Kw/h prodotto con sistema fotovoltaico consente di evitare la produzione di 0,3/0,5 kg di CO<sub>2</sub>. Quanto alle piste ciclabili, è stata prevista l'estensione della rete dagli attuali 67 a più di 100 entro il 2007. ■