

SCHEDA PROGETTO: FERRARA IDROPOLITANA – UN NUOVO TPL TRA TERRA E ACQUA

Soggetto proponente	Comune di Ferrara / TPER
Soggetto attuatore	TPER / SIPRO / Holding Ferrara TUA
Partnership	AMI, CCIAA; Consorzio Visit Ferrara; Consorzio di Bonifica Ferrara; Consorzio di Bonifica Burana; Strada dei Vini e dei Saperi; Associazione Metropoli di Paesaggio; UNIFE; Associazione Fiumana; Assonautica; AIPO.
Motivazioni ed obiettivi	Il progetto mira a rispondere a diverse necessità del Comune di Ferrara: - Decrementare il traffico automobilistico cittadino, rendendo più agili gli spostamenti tra centro e fasce periurbane (e viceversa) soprattutto nelle diverse ore di punta, contribuendo sensibilmente a una diminuzione dell'incidentalità. - Promuovere il trasporto pubblico incrementando l'utilizzo di mezzi a basse emissioni o elettrici, le vie d'acqua navigabili, la mobilità ciclabile. - Rendere efficiente la rete ferroviaria tramite interventi di elettrificazione della rete, dotazione di nuovi mezzi, riorganizzazione ottimizzata degli orari. - Prevedere itinerari di mobilità intermodale urbani in grado di trarre vantaggio dei nuovi servizi in grado di competere per tempi di viaggio ed economia con l'auto privata. - Contribuire in modo sensibile alle politiche già in atto all'interno del Comune di Ferrara per la diminuzione di CO2 e di polveri sottili e il miglioramento generale della qualità dell'aria (Progetto AIR-Break). - Implementare le potenzialità turistiche di Ferrara con il valore aggiunto di un servizio intermodale sostenibile attrattivo anche per i turisti (Progetto SLIDES). - Contribuire a migliorare lo stato generale della salute dei cittadini promuovendo modalità di spostamento attive e salubri. La proposta progettuale parte dal considerare l'infrastruttura-paesaggio come la più consona ed efficace per un nuovo modello di trasporto pubblico e mobilità sostenibile fondato sull'intermodalità terra-acqua. L'orografia peculiare del suolo e la presenza di una via d'acqua per ogni punto cardinale (Boicelli, Volano, Primaro, Burana) conferiscono al comune di Ferrara un potenziale infrastrutturale decisivo nelle dinamiche di trasporto di prossimità, negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro e, in generale, per tutti gli spostamenti che possono caratterizzare il quotidiano di una città. La mobilità sostenibile in ambito urbano rappresenta la chiave di lettura per la riduzione delle emissioni di CO2 e polveri sottili, per il decongestionamento del traffico e per la diminuzione dell'incidentalità (con conseguente ottimizzazione della spesa pubblica). Essa costituisce anche lo strumento per una corretta gestione del paesaggio-infrastruttura, soprattutto per quanto concerne il dissesto idrogeologico, la tutela delle aree verdi, del suolo e degli ambiti fluviali. Ciò implica una visione integrata delle diverse infrastrutture (ferro-acqua-terra) e

	un coordinamento delle varie modalità di trasporto incluso quello con sistema efficace di <i>sharing</i> per biciclette e monopattini. Per questo è necessario un impegno coordinato dei vari attori per un mantenimento in efficienza delle varie infrastrutture, in particolare delle ciclabili e delle darsene in modo che siano sempre più fruibili e accessibili. Si noti come la capillarità della rete alimenterà il valore economico degli immobili esistenti e dismessi presenti in prossimità dei suoi nodi, alimentando e incentivando processi di rigenerazione. Non ultimo, questo modello innovativo di trasporto pubblico e mobilità sostenibile è destinato, come caso unico a livello nazionale, a generare fin dal suo annuncio effetti benefici a livello di immagine territoriale, e a indurre la possibile replicabilità in altre zone dalle caratteristiche simili.																
Fasi operative	Le principali linee di azione su cui si base il progetto sono: 1) <u>Definizione dell'area del progetto</u> L'area riguarderà la città di Ferrara e la prima periferia. Gli estremi dell'area individuati sulle principali vie d'acqua sono a nord Pontelagoscuro, a ovest Vigarano Pieve, a est Baura e a sud Marrara. Lo studio di fattibilità individuerà la definizione ottimale degli estremi del servizio fluviale in base a varie ipotesi, gestionali/operative e di investimento. 2) <u>Studio della domanda di mobilità</u> Verranno acquisiti gli attuali flussi di mobilità nelle varie modalità. Verranno prefigurati vari scenari di impatto del nuovo sistema di trasporto. Verrà condotta una indagine a campione per valutare l'impatto potenziale del nuovo sistema di trasporto su varie categorie di utenza. 3) <u>Studio di Fattibilità</u> Lo studio di fattibilità riguarderà tre filoni tematici attraverso tre pilastri di pianificazione temporale organizzati secondo la seguente matrice. <table><tr><td></td><td>Strategico (lungo termine)</td><td>Tattico (medio termine)</td><td>Operativo (breve termine)</td></tr><tr><td>Tecnico progettuale</td><td>Definizione degli hub multimodali, interventi infrastrutturali, ricuciture ciclabili, abbattimento barriere</td><td>Definizione delle linee di acqua Adeguamento delle linee di terra</td><td>Frequenze e orari delle corse Turnazione dei mezzi Turnazione del personale</td></tr><tr><td>Processo e governance</td><td>Software di infomobilità, schemi di tariffazione</td><td>Concessioni, velocità di navigazione, normativa di navigazione interna</td><td>Gestione del servizio, gestione dell'infomobilità</td></tr><tr><td>Economico</td><td>Costi di realizzazione</td><td>Dimensionamento della flotta e caratteristiche dei mezzi</td><td>Costi di gestione</td></tr></table>		Strategico (lungo termine)	Tattico (medio termine)	Operativo (breve termine)	Tecnico progettuale	Definizione degli hub multimodali, interventi infrastrutturali, ricuciture ciclabili, abbattimento barriere	Definizione delle linee di acqua Adeguamento delle linee di terra	Frequenze e orari delle corse Turnazione dei mezzi Turnazione del personale	Processo e governance	Software di infomobilità, schemi di tariffazione	Concessioni, velocità di navigazione, normativa di navigazione interna	Gestione del servizio, gestione dell'infomobilità	Economico	Costi di realizzazione	Dimensionamento della flotta e caratteristiche dei mezzi	Costi di gestione
	Strategico (lungo termine)	Tattico (medio termine)	Operativo (breve termine)														
Tecnico progettuale	Definizione degli hub multimodali, interventi infrastrutturali, ricuciture ciclabili, abbattimento barriere	Definizione delle linee di acqua Adeguamento delle linee di terra	Frequenze e orari delle corse Turnazione dei mezzi Turnazione del personale														
Processo e governance	Software di infomobilità, schemi di tariffazione	Concessioni, velocità di navigazione, normativa di navigazione interna	Gestione del servizio, gestione dell'infomobilità														
Economico	Costi di realizzazione	Dimensionamento della flotta e caratteristiche dei mezzi	Costi di gestione														

	4) <u>Stralcio funzionale</u> Verrà sperimentato su una porzione della rete l'implementazione del servizio per una durata di sei mesi (Aprile-Giugno e Settembre-Dicembre). A tal fine verrà definita una porzione della rete interessata dall'esperimento: terminali e fermate di una linea di acqua, fermate, linee di terra da integrare con il servizio fluviale. La definizione della linea dovrà essere tale da permettere di gestire il servizio con una flotta di 3-4 natanti e una frequenza di servizio di 15' in orario di punta. I risultati dell'esperimento saranno utili a definire con precisione i costi di gestione e la sostenibilità economica per l'intera rete prodotta dallo studio di fattibilità. 5) Progettazione di azioni di promozione e marketing del nuovo servizio Queste azioni sono volte in primo luogo a massimizzare l'impatto e la penetrazione del nuovo servizio di trasporto sulla cittadinanza e sui turisti. Inoltre, sono volte a promuovere e dare visibilità al territorio della città di Ferrara come primo laboratorio sperimentale nazionale sulla mobilità intermodale terra-acqua per il trasporto pubblico locale.
Coerenza con strumenti di programmazione	Il progetto è coerente con il PNRR: <i>Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura M1C3: turismo e cultura 4.0;</i> <i>Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica M2C2: energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile; M2C4: tutela del territorio e della risorsa idrica</i> <i>Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile - M3C2: intermodalità e logistica integrata</i> È in linea con il Patto per il Lavoro e il Clima-Focus Ferrara: -2: Trasformazione Green; 2.1 e 2.3 -3: Connessioni; 3.1, 3.2, 3.3 -4: Investimenti, attrattività, occupazione
Livello di progettazione/cantierabilità	Da valutare
Risorse progettuali	Masterplan con dati su intermodalità e rigenerazione di edifici Strumento per il supporto alle decisioni su ricuciture, hub, e nuove linee di trasporto Competenze di ottimizzazione del servizio di trasporto intermodale
Risorse	Articolabile in diverse fasi ed attuabile per step successivi