



DELIBERAZIONE N. 7

Comune di POGGIO RENATICO

Provincia di Ferrara

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO:

APPROVAZIONE DEL PIANO OPERATIVO DI DETTAGLIO DEL PROGETTO DENOMINATO CO.N.A. PRESENTATO DAL COMUNE DI FERRARA.

L'anno duemiladieci addì **ventotto** del mese di **Gennaio** alle ore **17:30** in Poggio Renatico, presso la residenza Comunale e nell'apposita sala delle adunanze.

Convocata nei modi di legge si è oggi riunita la Giunta Comunale con l'intervento dei Signori:

PAVANI PAOLO	Sindaco	Presente
BERGAMI MARCO	Vice Sindaco	Presente
GARUTI ELETTRA	Assessore	Assente
PETRUCCI VINCENZO	Assessore	Presente
POPPI MARCO	Assessore	Presente
RAVOLINI LORENO	Assessore	Presente
PARESCHI RITA	Assessore	Presente

Assiste il Segretario Comunale Sig.ra CAVALLARI D.SSA ORNELLA il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il Sig. PAVANI PAOLO assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso:

che il Ministero dell'Ambiente ha pubblicato Bando (21/03/2009 G.U. n. 67/2009) per l'assegnazione di contributi finanziari per la diffusione di azioni finalizzate al miglioramento della Qualità dell'Aria nelle aree urbane ed al potenziamento del trasporto pubblico al quale possono partecipare tutti i comuni italiani non rientranti nelle aree metropolitane;

che con nota n. 33670/2009 il Comune di Ferrara ha richiesto a questo ente di partecipare alla candidatura dell'istanza di cofinanziamento al Ministero dell'Ambiente del progetto denominato "CO.N.A." predisposto dal Servizio Infrastrutture e Mobilità di detta amministrazione, riconoscendo il Comune di Ferrara ente referente e capofila del progetto;

che con atto di G.C.66/2009 questa amministrazione ha disposto la propria adesione al bando riconoscendo il Comune di Ferrara come referente del progetto denominato: "CO.N.A";

che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio in data 7/12/2009 ha provveduto a notificare al Comune di Ferrara copia del decreto DSA – DEC – 2009 – 0001344 del 14/10/2009 con il quale ha ammesso a cofinanziamento il Progetto presentato da detta Amministrazione (quale capofila) assegnando un contributo complessivo determinato in Euro 807.821,12;

Richiamato:

- l'art. 8 del Bando Ministeriale il quale stabilisce che entro 60 giorni dalla notifica del decreto di ammissione a finanziamento i beneficiari dei contributi e gli enti associati devono trasmettere al Ministero, per il tramite degli enti beneficiari, la delibera di approvazione del POD (Piano Operativo di Dettaglio) relativo alla realizzazione dell'intervento finanziato;

Preso atto che:

- in attuazione a quanto previsto dall'art. 8 del Bando, il Servizio Infrastrutture e Mobilità del Comune di Ferrara ha predisposto il POD (Piano Operativo di Dettaglio) relativo alla realizzazione dell'intervento "CO.N.A" finanziato dal Ministero secondo le indicazioni e linee guida contenute nel bando stesso;

- che il Piano Operativo di Dettaglio è relativo ad un intervento complessivo che si pone come obiettivo quello di rispondere alla domanda di Mobilità che verrà a generarsi dalla nuova collocazione dell'Ospedale di Cona. Gli interventi proposti nel progetto si inseriscono nell'ambito delle politiche di Mobilità sostenibile che questa amministrazione ha sempre perseguito nel corso degli ultimi anni e sono relative a un servizio collettivo di trasporto pubblico debitamente strutturato, attraverso l'attuazione di misure innovative e sperimentali che hanno lo scopo di garantire un migliore e maggiore utilizzo da parte dei cittadini, fornendo servizi e agevolazioni direttamente funzionali e calibrate sulle loro esigenze;

- che gli interventi previsti dal progetto sono:

o **un servizio di linea** a carattere sperimentale con frequenza 20' nei giorni feriali e frequenza 30' nei festivi e nei sabati estivi che partendo dalla stazione FFSS (capolinea), attraversa la città lungo la sua dorsale principale: Viale Cavour – Corso della Giovecca, passa davanti all'attuale ospedale Sant'Anna e termina all'interno del nuovo polo di Cona (capolinea d'arrivo).

o **un servizio navetta** diretto dall'attuale ospedale a quello nuovo da attivare nelle fasce orarie di maggiore affluenza nei giorni feriali (sabato escluso) del periodo invernale, per un totale di 18 coppie di corse al giorno.

o **erogazione di contributi** per la sottoscrizione di abbonamento annuale scontato riservate in questa fase al personale ospedaliero e universitario e agli studenti.

o **messaggio in sicurezza** di alcune fermate del trasporto pubblico locale

o attività collaterali relative al **monitoraggio** del progetto e alla **comunicazione e pubblicità** delle iniziative adottate

Dato atto:

- Di dare atto che per ottenere dal Ministero dell'Ambiente la conferma del contributo concesso, è necessario trasmettere al Comune di Ferrara l'approvazione del Piano Operativo di Dettaglio relativo alla realizzazione del Progetto CO.N.A" ai fini della successiva trasmissione al Ministero dell'Ambiente;

- **Visti** i pareri favorevoli del solo responsabile del Servizio in ordine alla sola regolarità tecnica non avendo il presente atto rilevanza contabile – art. 49 comma 1° del D.Lgs 267/2000;

- **Visto** l'art. 183 del D.lgs 167 del 18/08/2000;
- **Visto** l'art. 192 del D.lgs 167 del 18/08/2000;
- **Con** il voto favorevole di tutti i presenti:

DELIBERA

di approvare il Piano Operativo di Dettaglio, allegato al presente atto che ne costituisce parte integrante, relativo alla realizzazione del Progetto "CO.N.A", predisposto dal Servizio Infrastrutture e Mobilità del Comune di Ferrara, e che vede l'adesione dei Comuni adiacenti il bacino interessato: Poggio Renatico, Mirabello, Vigarano Mainarda;

Di trasmettere copia del presente atto al Comune di Ferrara per la successiva acquisizione agli atti e documenti da presentare Ministero dell'Ambiente ai sensi di quanto previsto dall'art- 8 del Bando pubblicato il 21/03/2009 G.U. n. 67/200, per l'assegnazione di contributi finanziari per la diffusione di azioni finalizzate al miglioramento della Qualità dell'Aria nelle aree urbane ed al potenziamento del trasporto pubblico al quale possono partecipare tutti i comuni italiani non rientranti nelle aree metropolitane;

di dare ulteriormente atto che il responsabile del procedimento è il Dott. Raffaele Testoni, Capo Area del Servizio Segreteria Affari Generali;

di dichiarare , ai sensi dell'art. 134 – comma 4° del D.Lgs 267/2000, il presente provvedimento immediatamente eseguibile, stante l'urgenza con il voto favorevole espresso da tutti i presenti la seduta.

INSERIMENTO DELL'INTERVENTO NEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

La realizzazione del nuovo Ospedale di Cona e la viabilità ad esso collegata sono recepitati dal nuovo Piano Strutturale Comunale approvato nell'aprile 2009 dal Consiglio Comunale di Ferrara. Le stesse opere infrastrutturali sono analogamente recepite dal PUM, approvato nel febbraio dello stesso anno.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Le motivazioni dalle quali nasce il progetto

Nell'ambito del riordino dei servizi sanitari è stata disposta la delocalizzazione in area extraurbana dell'ospedale di Ferrara, mantenendo nella vecchia struttura, situata in ambito urbano, una parte dei servizi ambulatoriali. Il nuovo polo ospedaliero di Cona, che entrerà in esercizio nella primavera del 2011 e ospiterà anche il polo universitario dipartimentale, costituirà un nuovo centro attrattore che determinerà un incremento della mobilità verso l'esterno del perimetro urbano. Inoltre, tra il vecchio ospedale ed il nuovo polo si attiveranno interscambi di personale dipendente e studenti dell'Università.

L'offerta di trasporto pubblico che attualmente serve il centro abitato di Cona non potrà far fronte all'incremento di domanda che si prevede una volta che l'Ospedale verrà trasferito. Attualmente infatti sono presenti due linee di trasporto extraurbano che effettuano complessivamente 40 corse al giorno (andata/ritorno) oltre ad un servizio di taxibus con 16 corse al giorno (andata e ritorno) che sono attualmente già sature, prevalentemente nell'ora di punta, per la presenza di studenti.

L'altra modalità di trasporto offerta all'utenza sarà il servizio suburbano su ferro, strutturato, nei primi due anni di attivazione, con collegamenti limitati ad una frequenza oraria e capacità pari a 150 passeggeri/ora.

Pertanto, in assenza di alternative efficaci un'ampia parte dei movimenti con origine e destinazione nell'area ospedaliera, oggi captata da modalità sostenibili, sarà costretta a passare al mezzo privato.

Le opere previste

L'intervento oggetto della richiesta di cofinanziamento si inserisce in un ampio quadro di iniziative di prossima attivazione che, pur non facendo parte della presente proposta, contribuiscono sinergicamente alla captazione dei flussi veicolari privati generati dalla delocalizzazione del polo ospedaliero.

Queste iniziative sono costituite da interventi **sull'offerta** di mobilità finalizzati alla fornitura di servizi alternativi al mezzo proprio. In particolare si tratta di realizzare **attestamenti intermodali** che captano utenza in ambito sia urbano, sia extraurbano, oltre ad azioni di mobility management dedicate agli spostamenti casa-lavoro e agli spostamenti lavoro-lavoro dei dipendenti dell'ospedale e frequentatori dell'Università. Unitamente all'azione sull'offerta si prevede un intervento sulla gestione della **domanda** di mobilità assoggettando a tariffazione i parcheggi all'interno del nuovo ospedale.

Nell'ambito di questo progetto di sistema, il progetto C.o.N.A. prevede il potenziamento, a titolo sperimentale, di servizi integrativi al TPL dedicati all'utenza pubblica, al personale ospedaliero nonché agli studenti universitari.

Si tratta di istituire, integrandoli con il servizio di linea esistente, un collegamento rapido a carattere sperimentale per la durata di 24 mesi, tra la stazione ferroviaria di Ferrara e i due poli ospedalieri, e contestualmente la messa in esercizio di un servizio navetta, anch'esso a carattere sperimentale per analoga durata, nelle fasce orarie 6.30 – 8.30 e 14.00 – 16.00, calibrato sulle esigenze del personale ospedaliero e degli studenti universitari.

La città sarebbe in questo modo connessa al nuovo Ospedale da due nuovi collegamenti.

Un servizio di linea a carattere sperimentale con frequenza 20' nei giorni feriali, frequenza 30' nei festivi e sabati estivi, con partenza dalla stazione FFSS e fermate lungo l'asse principale -Viale Cavour, Corso della Giovecca (passando davanti all'attuale ospedale Sant'Anna) – e arrivo all'interno del nuovo polo di Cona.

Un servizio navetta diretto, con partenza dall'attuale ospedale e arrivo presso il nuovo, attivo nei giorni feriali (sabato escluso) del periodo invernale nelle fasce orarie di maggiore affluenza, per un totale di 18 coppie di corse al giorno.

I due servizi, con percorsi sovrapposti e sfasamento degli orari, garantiscono, nel tratto tra il vecchio e il nuovo ospedale e nelle fasce orarie di maggior affluenza, una frequenza di 10'. Il servizio dovrà essere tarato su orari e frequenze in grado di offrire agli addetti sanitari e universitari e all'utenza ospedaliera la massima appetibilità.

I servizi integrativi saranno eserciti con **veicoli a basso impatto ambientale** (metano) e ad elevato confort di trasporto (velocità commerciale elevata, silenziosità, aria condizionata, pedane a servizio dell'utenza diversamente abile).

Saranno inoltre attuate politiche di mobility management che si estrinsecheranno in interventi specifici volti a favorire l'utilizzo del TPL, fidelizzando categorie di utenza attraverso forme di **abbonamento annuale scontato** riservate, in questa fase, al personale ospedaliero, universitario e agli studenti. Poiché non è possibile stabilire a priori il numero di abbonamenti che saranno venduti, è prevista una soglia massima di 500 abbonamenti annuali che sarà possibile scontare (circa il 30% di sconto sul prezzo dell'abbonamento annuale di cui il 5% a carico dell'Azienda di Trasporto).

Il progetto prevede anche la realizzazione delle infrastrutture necessarie alla messa a norma di alcune **fermate bus**, per adeguarle in termini di sicurezza e di confort agli standard richiesti. Si tratta di interventi riguardanti alcune delle fermate che oggi servono il servizio extraurbano e che saranno interessate dalle nuove linee di trasporto dirette a Cona.

Nel dettaglio gli adeguamenti strutturali delle fermate saranno volti a risolvere le diverse problematiche legate all'abbattimento delle barriere architettoniche ed alla messa in sicurezza dei percorsi.

In totale sulla nuova linea verranno attivate le seguenti fermate:

Nome fermata	Andata	Ritorno
Stazione ferroviaria (fermata esistente urbana)	Nessun intervento	Nessun intervento
Cavour-Barriera (fermata esistente urbana)	Nessun intervento	Nessun intervento
Cavour Isonzo (fermata esistente urbana)	Nessun intervento	Nessun intervento
Cavour P. Beretta (fermata esistente urbana)	Nessun intervento	Nessun intervento
Cavour-Giardini (fermata esistente urbana prevista attivazione pannelli a messaggio variabile in entrambi i sensi di marcia)	Nessun intervento	Nessun intervento
Giovecca Teatini	Nessun intervento	Nessun intervento
Giovecca Montebello	Nessun intervento	Nessun intervento
Giovecca Parco Pareschi	Nessun intervento	Nessun intervento
Giovecca-Ospedale (fermata esistente urbana, prevista attivazione pannelli a messaggio variabile)	Nessun intervento	Nessun intervento
Alfonso d'Este Medaglie d'Oro	Nessun intervento	Nessun intervento
Alfonso d'Este Carlo Mayr	Nessun intervento	Nessun intervento
San Maurelio	Nessun intervento	Nessun intervento
San Giorgio (fermata esistente urbana)	1 palina	1 palina
Comacchio Boschetto	1 palina	1 palina
Comacchio Ponte Caldirolo	1 palina	1 palina
Comacchio Mandorlo	Nessun intervento	Nessun intervento
Comacchio Val Mezzana	Nessun intervento	Nessun intervento
Villa Fulvia (fermata esistente urbana da adeguare)	1 palina + costruzione banchina sopraelevata + 1 pensilina	Spostamento fermata esternamente al controviale
Città del Ragazzo (fermata esistente extraurbana da adeguare)	1 palina	1 palina + basamento
La Punta	1 palina	1 palina + basamento
Cocomaro di Cona 4°km (fermata esistente)	1 palina	1 palina + basamento

extraurbana da adeguare)		
Cocomaro di Cona (fermata esistente extraurbana)	1 palina + rimozione guard rail direzione Cona	1 palina + basamento
Ospedale Cona CUP (fermata da attivare)	1 palina + 2 pensiline	
Ospedale Cona ingresso principale (fermata da attivare)	1 palina + 2 pensiline + adeguamento aiuola	
Ospedale Fermata Metropolitana (fermata da attivare)	1 palina + 1 pensilina	

Come già evidenziato nella richiesta di cofinanziamento, a Ferrara, nell'ambito di uno specifico accordo regionale, verrà realizzato un sistema di infomobilità che prevede l'applicazione di sistemi ITS ai settori della mobilità pubblica e privata, finalizzati all'informazione all'utenza. Tale progetto prevede l'installazione di **paline a messaggio variabile** localizzate in corrispondenza delle fermate dei mezzi del TPL nelle aree urbane per comunicare all'utenza i tempi di attesa delle diverse linee. Questo sistema di informazione in tempo reale sarà sperimentato in due fermate situate lungo il percorso tra la stazione ferroviaria e il vecchio ospedale, interessando quindi anche la linea sperimentale di cui si chiede il cofinanziamento.

I risultati attesi

A Ferrara la quota degli spostamenti effettuati in bicicletta è circa il 28% del totale degli spostamenti urbani e una quota del 5% è invece effettuata col TPL. Da un'indagine sugli spostamenti casa-lavoro realizzata dal Mobility Manager dell'Ospedale risulta che attualmente gli spostamenti generati dall'ospedale cittadino vengono soddisfatti:

- dalla mobilità ciclabile e pedonale per il 27,60%;
- dal TPL per il 2,70%;
- dalla mobilità veicolare privata per il 69,50%;

Le percentuali di mobilità "virtuosa" da e per l'ospedale si possono confrontare con i valori rilevati a livello comunale in quanto tutta l'area urbana è ad una distanza dal vecchio ospedale inferiore alla distanza media degli spostamenti urbani effettuati su bicicletta.

Il progetto è finalizzato alla captazione di quella utenza che già oggi si sposta con modalità sostenibili (circa il 30% degli spostamenti complessivi da e per l'ospedale).

Le criticità legate alla realizzazione del progetto

Il progetto, per la parte relativa all'integrazione al servizio di trasporto pubblico, non presenta vincoli di natura urbanistica, archeologica, culturale, ambientale e paesistica che ne possano pregiudicare la realizzazione.

Per la parte relativa agli interventi sulle fermate, l'adeguamento si rende necessario per alcune fermate extraurbane già esistenti e quindi fuori dal centro storico, per tale motivo non sarà necessario il coinvolgimento della Soprintendenza ai Beni Monumentali. Sarà invece necessario chiedere il nullaosta alla Provincia poiché le fermate sulle quali si interverrà si trovano sulla via Comacchio che è una strada provinciale.

Il sedime del polo ospedaliero rimarrà di proprietà dell'azienda ospedaliera, sarà quindi necessario avviare l'iter autorizzativo al transito delle linee di trasporto pubblico all'interno dell'area.

I tempi di realizzazione del progetto partono dal presupposto che il trasloco dell'ospedale avvenga nella primavera del 2011. Tale data è quella che, al momento della redazione di questo documento, sembra essere la più plausibile. Lo slittamento di questa data potrebbe pregiudicare la possibilità di erogare tutti i 24 mesi del servizio di trasporto, all'interno del termine massimo di 36 mesi dalla data di approvazione del Piano Operativo di Dettaglio.

Descrizione delle modalità ed i tempi di appalto.

- Giugno 2010 - Marzo 2011** verrà avviata una procedura a norma di legge per il conferimento di un incarico professionale per la **progettazione esecutiva**, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione e direzione lavori per la **realizzazione delle infrastrutture necessarie a mettere a norma le fermate**.

- Settembre 2010-Novembre 2010** si procederà a bandire una **gara di appalto** sulla base del progetto esecutivo per la realizzazione delle opere. La stazione appaltante sarà il Comune di Ferrara, Servizio Infrastrutture e Mobilità.
- Ottobre 2010-Novembre 2010** verrà avviata una procedura a norma di legge per il conferimento di uno studio per la **progettazione delle attività di comunicazione**.
- Dicembre 2010-Marzo 2011 lavori di esecuzione delle fermate**. Oltre alla realizzazione delle infrastrutture necessarie a mettere a norma le banchine di attesa, verranno posate le paline e le pensiline in dotazione al Comune di Ferrara.
- Aprile 2011-Marzo 2013** è prevista la possibilità di affidare il **servizio di trasporto pubblico** al Gestore TPF (impresa affidataria del Trasporto Pubblico Ferrarese) che, in base al contratto di servizio vigente, ha l'obbligo di attuare le modifiche al programma di esercizio richieste dalla Stazione appaltante. Il Gestore ha comunque diritto – alle condizioni contrattuali date - all'affidamento di ogni tipologia di servizio con caratteristiche di trasporto pubblico nel bacino di riferimento. Le modifiche al programma di esercizio che comportino aumenti delle percorrenze sono remunerate sulla base dei corrispettivi unitari indicati in contratto.
- Dicembre 2010-Febbraio 2011** verrà prodotto il **materiale necessario alla campagna pubblicitaria** (brochure, pannelli pubblicitari stradali, ecc..)
- Marzo 2011-Maggio 2011** attivazione delle attività di **comunicazione e marketing** (passaggi nelle reti televisive e radiofoniche locali, inserimento di banner e di pagine informative permanenti nei siti web delle istituzioni di interesse, attivazione di newsletter, ecc..).
- Marzo 2011-Aprile 2013** attuazione delle politiche di mobility management che si estrinsecheranno nella vendita di forme di **abbonamento annuale scontato**. Tale aspetto sarà in capo al Gestore del servizio il quale renderà al Comune di Ferrara, con cadenza semestrale, il numero di abbonamenti venduti al personale ospedaliero, universitario ed agli studenti per il recupero della quota parte (25%) pari allo sconto previsto dal progetto.
- Dicembre 2010- Gennaio 2011** prima fase di **verifica della qualità del servizio proposto**. In tale fase, all'interno delle politiche di Mobility Management dell'Ospedale e dell'Università verranno convocati degli incontri partecipati con la presenza dei potenziali fruitori del servizio sperimentale di trasporto nei quali verrà illustrato il progetto, raccolte le impressioni e i suggerimenti al fine di meglio tarare l'offerta del servizio.
- Aprile 2011-Marzo 2013** verranno attivate specifiche **campagne di monitoraggio del servizio offerto**, sia in termini di qualità che di quantità di fruitori, con cadenza quadrimestrale nel primo anno e poi alla fine dei 24 mesi di sperimentazione. Tale fase è particolarmente importante in quanto servirà al Comune di Ferrara per elaborare una proposta di riordino della rete di trasporto pubblico in vista del prossimo accordo triennale sui servizi minimi con la Regione Emilia Romagna. L'obiettivo è quello di poter avere riscontri, in termini di utenza, tali da indurre la Regione ad intervenire con risorse ordinarie aggiuntive per finanziare il potenziamento della rete di TPL.

Descrivere la struttura organizzativa preposta alla realizzazione dell'intervento: Nome, dotazione di personale, struttura gerarchica deputata alla realizzazione, esperienza in interventi analoghi.

La realizzazione dell'intervento sarà a capo del Comune di Ferrara, Servizio Infrastrutture e Mobilità. Il personale coinvolto sarà il seguente:

Ing. Enrico Pocaterra (Dirigente del Servizio)

Ing. Monica Zanarini (Ufficio Pianificazione e Mobilità)

Arch. Marcella Braghetta (Ufficio Pianificazione e Mobilità)

Arch. Giulia Bosi (Ufficio Pianificazione e Mobilità)

Ing. Antonio Parenti (Ufficio Pianificazione e Mobilità)

Rita Berto (Ufficio Affari Generali e Segreteria)

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO EX ANTE

Il Comune di Ferrara, effettua sul proprio territorio un monitoraggio periodico del **traffico veicolare** attraverso l'utilizzo di postazioni fisse, con spire poste sotto il manto stradale o con piastre mobili che all'occorrenza e a seconda delle esigenze vengono posizionate in punti ritenuti strategici per le valutazioni del caso. Le simulazioni di traffico, effettuate nel febbraio 2009 per la redazione del *Rapporto di Valutazione Ambientale del Piano Particolareggiato in località Cona*, attraverso l'utilizzo del software "Visum", hanno consentito di individuare la distribuzione dei flussi veicolari sulle arterie stradali del territorio comunale che possono essere potenzialmente impattate dall'esercizio del nuovo Polo Ospedaliero di Cona, considerando la presenza dell'attuale Ospedale Sant'Anna e il nuovo Ospedale ancora inattivo.

In questo scenario la matrice origine/destinazione, utilizzata come dato di input per il modello, è stata proiettata al 2019 e sono state considerate le arterie stradali presenti nel territorio comunale nel febbraio 2009. Sono state individuate n. 36 sezioni stradali per le quali è stato calcolato il flusso di traffico sulla sezione nell'ora di punta. Da queste analisi si conferma che già oggi le arterie stradali che saranno perlopiù interessate dagli spostamenti da e per il Nuovo Ospedale presentano un grado di saturazione (rapporto flusso/capacità) maggiore di 0,9.

Per l'effettuazione delle **valutazioni acustiche** sono stati individuati una serie di ricettori in alcune aree del territorio comunale. La sorgente principale di rumore presente nelle aree indagate per la definizione del livello equivalente di rumore allo stato di fatto deriva dal traffico stradale.

Dai dati conclusivi di tali valutazioni si evince che il contributo del traffico sulla viabilità esterna e interna all'Ospedale determina dei livelli equivalenti nel periodo diurno che sono inferiori ai 50 dB(A) a parte alcuni ricettori indagati, mentre nel periodo notturno per la maggior parte dei ricettori indagati si hanno valori inferiori a 40 dB(A).

Relativamente ai livelli di **qualità dell'aria**, dalla media rilevata dalla Rete di monitoraggio fissa della Provincia di Ferrara per i principali inquinanti (O₃, PM₁₀, NO₂, SO₂, CO, Benzene, Toluene, Xilene) si evince che la provincia di Ferrara rientra nella media dei dati dell'intera Pianura Padana, con livelli di qualità alquanto bassi. La presenza di numerose sorgenti inquinanti antropiche, sia di tipo veicolare che legate ai numerosi insediamenti industriali, si combina a condizioni meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti (venti deboli, elevata umidità, inversioni termiche, elevate temperature estive): tale condizione persiste in tutta l'area di pianura.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO EX POST

La dotazione di parcheggi al servizio della nuova struttura sarà inferiore alla domanda, se la stessa dovesse trovare completa soddisfazione esclusivamente nella mobilità privata, con una carenza stimata in circa 1.000 posti macchina in fase di inizio esercizio e per i successivi due anni.

E' importante anche sottolineare che nei primi due anni di operatività della nuova struttura ospedaliera il previsto collegamento tra la stazione ferroviaria (mediante la linea metropolitana di superficie) e detta struttura non sarà pienamente operativo, in quanto in questa prima fase sarà possibile garantire solo corse con frequenza oraria e capacità pari a 150 passeggeri/ora. In assenza di alternative efficaci un'ampia parte dei movimenti con origine/destinazione nell'area urbana, oggi captata da modalità sostenibili, sarà costretta a passare al mezzo privato, non trovando peraltro capienza nelle dotazioni di parcheggi del nuovo polo.

Diventa così di fondamentale importanza, attivare una serie di misure di supporto alla linea ferroviaria che, attraverso una funzionale articolazione di servizi diversificati, incentivi l'uso del mezzo collettivo e nel contempo, con un effetto volano disincentivi l'uso del mezzo privato.

Il progetto si propone quindi di fornire in via sperimentale servizi integrativi al trasporto pubblico, finalizzati alla captazione di quella utenza che già oggi si sposta con modalità sostenibili (circa il 30% degli spostamenti complessivi).

PIANO DI GESTIONE

La gestione del servizio di trasporto sarà a cura del gestore affidatario (TPF); il piano finanziario non ricade quindi nella presente proposta progettuale.

PIANO DI COMUNICAZIONE E PROMOZIONE

Le attività di comunicazione e promozione saranno realizzate con un approccio multicanale con l'obiettivo di portare a conoscenza del più ampio numero di potenziali utenti i servizi offerti con questo progetto.

La progettazione e realizzazione delle azioni di comunicazione individueranno una linea comunicativa coordinata, chiara, semplice e di immediata riconoscibilità, utilizzando i loghi dei finanziatori (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Comune di Ferrara, Ospedale e Università), nonché i loghi dei Comuni aderenti Vigarano Mainarda, Poggio Renatico e Mirabello.

In particolare gli strumenti di comunicazione che verranno utilizzati saranno:

- **Brochure** informative sintetiche e di immediata lettura finalizzate ad un primo livello di informazione e ad una agevole diffusione, presso i diversi soggetti interessati, dei contenuti principali del progetto;
- **Pubblicità del servizio** al momento dell'attivazione tramite affissione di pannelli pubblicitari stradali;
- **Passaggi stampa, tv e radio** sui canali locali rivolti al più ampio numero di destinatari da concentrarsi prevalentemente in prossimità dell'attivazione del servizio;
- **Inserimento di banner e di pagine informative permanenti** nei siti web delle Istituzioni interessate e delle Amministrazioni coinvolte con la possibilità di richiesta diretta di informazione per via telematica;
- **Inserimento periodico dell'informazione in newsletter** telematiche istituzionali esistenti (ad es. quelle delle Amministrazioni Comunali, dell'Azienda Ospedaliera);
- **Inserimento dell'informazione riguardante il servizio e le forme di abbonamento nell'house-organ** (giornale trimestrale dell'azienda ospedaliera);
- **Punti informativi/materiale informativo** presso i vari URP (ad es. quelli dei Comuni e dell' Ospedale) e presso gli uffici di informazione turistica al Castello Estense e alla Stazione Ferroviaria.

BENEFICI ATTESI

Si prevede che il progetto avrà impatti ambientali positivi per la sovrapposizione di due effetti combinati: da un lato la diminuzione di mezzi privati in circolazione, dall'altro l'utilizzo di veicoli ecologici, con emissioni inquinanti molto inferiori. Senza l'attuazione di tale intervento si andrebbero ad aggravare situazioni di congestione da traffico in particolari comparti del territorio già oggi sottoposti a criticità.

Nel rapporto ambientale allegato come parte integrante del Piano Particolareggiato della zona F2 di Cona, predisposto dal Comune di Ferrara con la collaborazione di Arpa Ingegneria Ambientale di Bologna e regolarmente adottato dal Consiglio Comunale, è stata calcolata la variazione degli spostamenti attratti dal Polo al variare della percentuale di utilizzo del trasporto pubblico, ottenendo una correlazione "lineare" fra riduzione degli spostamenti e l'uso del TPL: (% utilizzo TPL; Veicoli in ingresso al Polo Ospedaliero) = (0%; 1450) (5%;1380) (20%;1160) (30%;1030).

Attraverso l'utilizzo della modellistica di riferimento a livello europeo, dalla riduzione dei veicoli consegue una minore emissione di benzene (cancerogeno) stimabile mediamente in 17 kg annui e una minore emissione di No_x di 3,75 t/anno in ciclo urbano. (NB: il calcolo è effettuato su un parco veicoli a benzina di cilindrata minore di 200 cmc e di categoria Euro 3).

La riduzione del traffico determinerà benefici ambientali anche per quanto riguarda l'impatto acustico dei ricettori posti in adiacenza alle principali arterie stradali che conducono al nuovo polo ospedaliero.

PROGRAMMA DI AZIONI PER VERIFICA DELL'EFFICACIA DELL'INTERVENTO

Programma di verifica dell'effettivo utilizzo delle opere e dei servizi attivati

Da un'indagine preliminare per sondare l'utilizzo di un servizio di trasporto pubblico diretto al polo Ospedaliero, attraverso la distribuzione di questionari da parte del Mobility Manager dell'Ospedale, risulta che il 62,6% del campione intervistato è disposto ad utilizzare il trasporto pubblico per recarsi al lavoro.

Una volta attivato il servizio ne verrà verificato l'effettivo utilizzo con maggior dettaglio, attraverso indagini e rilievi saliti/discesi dirette ai passeggeri. Questo monitoraggio verrà effettuato con cadenza temporale che sarà più ravvicinata nel primo periodo per consentire all'Amministrazione comunale di tarare il servizio sulle effettive esigenze dell'utenza.

Lo scopo è quello di qualificare l'offerta e quantificarne l'esigenza al fine di, terminato il periodo sperimentale, sostituire il contributo del Ministero dell'Ambiente con risorse ordinarie da parte della Regione Emilia Romagna a valere sui nuovi accordi di programma (triennio 2011-2013). In alternativa il servizio ipotizzato verrà ridotto e il programma di esercizio riportato a quello precedente.

Programma di verifica della qualità del servizio nella fase di esercizio

Le fasi di implementazione del servizio, devono includere anche alcune attività fondamentali quali:

- coinvolgimento di tutti i potenziali fruitori del servizio, stimolandone la partecipazione attiva. Questa attività sarà condotta attraverso la convocazione, da parte del Comune e dei Mobility Manager dell'Azienda Ospedaliera e dell'Università, di una serie di incontri dove verrà **presentata la proposta progettuale**. Tali incontri preliminari costituiranno una prima verifica sul gradimento della proposta e offriranno l'opportunità di modificare orari e percorsi del servizio navetta sulla base delle effettive esigenze degli utenti.
- Occorrerà successivamente valutare (dopo circa quattro mesi dall'attivazione) la qualità del servizio ed eventualmente modificarne percorsi e orari sulla base dei risultati degli incontri.

Programma di verifica dei benefici Ambientali nella fase di esercizio

Poiché l'attivazione del servizio di trasporto proposto coinciderà con l'attivazione del Nuovo Ospedale, il programma dei benefici Ambientali, nella fase di esercizio, sarà mutuato dalla fase di monitoraggio e controllo ambientale che è parte integrante del "Rapporto di valutazione ambientale del Piano particolareggiato in località Cona di Ferrara", redatto dal Comune di Ferrara con la collaborazione di Arpa Ingegneria Ambientale di Bologna. In questa occasione si valuterà il complesso degli inquinanti primari di interesse della pianificazione territoriale (PTRQA), congiuntamente ai monitoraggi specifici per i flussi di traffico e per il rumore.

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue :

IL PRESIDENTE
Avv. Paolo Pavani

IL SEGRETARIO COMUNALE
Dr.ssa Ornella Cavallari

Questa deliberazione viene pubblicata, da oggi, all'albo Pretorio del comune e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi.

Dalla Residenza Comunale, Addì 05.02.2010

IL MESSO COMUNALE
Patrizia Piccinini

IL SEGRETARIO COMUNALE
Dr.ssa Ornella Cavallari

REGISTRATO

Il Capo Settore Finanze e Bilancio
_////

COMUNICAZIONI

Si dà atto che del presente verbale viene data comunicazione, contestualmente alla pubblicazione :

AI CAPI GRUPPO CONSILIARI (ex art. 125 D. Lgs n.267/2000)

IL SEGRETARIO COMUNALE
Dr.ssa Ornella Cavallari

- CERTIFICATO DI ESECUTIVITA' -

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il _____

decorsi 10 gg. dalla pubblicazione,

IL SEGRETARIO COMUNALE
Dr.ssa Ornella Cavallari

La presente è stata ratificata con delibera C.C.
n. _____ del _____

IL SEGRETARIO COMUNALE
Dr.ssa Ornella Cavallari