



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Valutazione Ambientale Strategica

2 - Documento Preliminare

2.2 Piano della Partecipazione

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL COMUNE DI VENEZIA

Valutazione Ambientale Strategica

2 - Documento Preliminare

2.2 *Piano della Partecipazione*



Comune di Venezia

Direzione Lavori Pubblici - Settore Viabilità Mobilità Terraferma

Servizio Pianificazione e Realizzazione infrastrutture per la Mobilità e la Smart City

Direttore: Simone Agrondi

R.U.P.: Roberto Di Bussolo

Direttore dell'esecuzione del contratto: Matteo Stevanato

Collaborazione specialistica sulla mobilità ciclistica: Chiara Riccato

Collaborazione specialistica sulla mobilità scolastica: Milena Murru, Maja Serra

Collaborazione specialistica sulla mobilità casa-lavoro: Massimiliano Manchiaro

Consulenza specialistica:



ARCH.
**MATTEO
SCAMPORRINO**

ARCH.
**LUCA
DI FIGLIA**



Responsabile di Progetto: Stefano Ciurnelli

Responsabile Redazione PUMS: Nicola Murino

Indagini di traffico: Leonardo Di Pumpo

Modellizzazione: Diego De Ponte, Alessandro Vacca, Eduardo Espitia

Partecipazione e comunicazione: Silvia Alba, Matteo Scamporrino, Luca Di Figlia, Lucio Rubini

VAS: Irene Bugamelli, Francesco Mazza, Gildo Tomassetti, Valeriano Franchi, Camilla Alessi

Sede legale TPS Pro (mandataria)

Via Antonio Gramsci 3

40121 BOLOGNA

Tel +39 051 42.10.982

Fax +39 051 42.19.279

info@tpspro.it



Indice

1	Partecipazione e comunicazione	6
1.1	Premessa.....	6
1.2	Il ruolo della partecipazione e della comunicazione nella redazione del PUMS.....	6
1.2.1	<i>Partecipazione e comunicazione.....</i>	6
1.2.2	<i>Le linee guida.....</i>	7
2	Il percorso di partecipazione e comunicazione del PUMS di Venezia	9
2.1	Introduzione.....	9
2.2	La struttura del percorso	10
3	Il percorso di partecipazione e comunicazione: Attività di informazione e ascolto. 12	
3.1	Fase 0 - Preparazione.....	12
3.2	Fase 1 – Campagna di avvio del processo di piano	13
3.2.1	<i>Comunicazione online.....</i>	14
3.3	Fase 2 – Informazione e ascolto	18
3.3.1	<i>Questionario online.....</i>	18
3.3.2	<i>Workshop partecipativi - stakeholder.....</i>	20
4	Risultati questionario.....	22
4.1.1	<i>Tipologia di utente.....</i>	24
4.1.1	<i>Informazioni generali</i>	24
4.1.2	<i>postamenti quotidiani.....</i>	25
	<i>Mezzo alternativo che potresti utilizzare ma non usi – Il mezzo potenzialmente utilizzabile preferito è la bicicletta.....</i>	27



4.1.3	<i>Spostamenti trasporto pubblico</i>	28
4.1.4	<i>Spostamenti Bicicletta</i>	29
4.1.5	<i>Spostamenti auto/moto</i>	30
4.1.6	<i>Spostamenti occasionali</i>	32
4.1.7	<i>Turista</i>	33
4.1.8	<i>Obiettivi del PUMS</i>	33
5	Report tavoli di lavoro degli stakeholder traffico acque	37
5.1.1	<i>le voci dai tavoli</i>	Errore. Il segnalibro non è definito.
6	Report tavoli di lavoro degli stakeholder della Settimana Europea della Mobilità sostenibile	38
6.1	Introduzione.....	38
6.2	Report “Muoversi al servizio della città” – 16 Settembre	40
6.2.1	<i>Il programma e i partecipanti</i>	40
6.2.2	<i>Sintesi degli obiettivi</i>	42
6.3	Report “Muoversi per andare a scuola” – 17 Settembre.....	45
6.3.1	<i>Il programma e i partecipanti</i>	45
6.3.2	<i>Sintesi degli obiettivi</i>	47
6.4	Report “Muoversi per andare al lavoro” – 18 Settembre.....	49
6.4.1	<i>il programma e i partecipanti</i>	49
6.4.2	<i>Sintesi degli obiettivi</i>	51
6.5	Report “Muoversi per vivere la città” – 19 Settembre	53
6.5.1	<i>il programma e i partecipanti</i>	53
6.5.2	<i>Sintesi degli obiettivi</i>	55
6.6	Quadro di sintesi dei risultati dei 4 workshop	58



7	Report tavoli di lavoro degli stakeholder istituzionali.....	64
7.1	Tavolo stakeholder – big player.....	65
7.1.1	<i>Quadro di sintesi degli obiettivi.....</i>	<i>66</i>
7.2	Tavolo stakeholder – Comuni Città Metropolitana.....	68
7.2.1	<i>Quadro di sintesi degli obiettivi.....</i>	<i>69</i>
8	Sintesi degli obiettivi del percorso di ascolto.....	72

1 Partecipazione e comunicazione

1.1 Premessa

Per la redazione del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), del nuovo PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) e del PTPU (Piano del Trasporto Pubblico Urbano) il Comune di Venezia ha attivato un pacchetto di interventi di comunicazione e partecipazione della cittadinanza e dei differenti portatori di interessi specifici, in coerenza con quanto previsto dalle linee guida europee ELTIS e da quelle del MIT per la redazione dei PUMS (D.M. 04.08.2017).

1.2 Il ruolo della partecipazione e della comunicazione nella redazione del PUMS

1.2.1 PARTECIPAZIONE E COMUNICAZIONE

Il PUMS si configura quale atto amministrativo destinato a incidere sulla vita delle presone, poiché definisce strategicamente nel futuro i modi di spostarsi all'interno della città e del territorio; anche per questo la redazione dello strumento non può prescindere dalla partecipazione attiva della comunità, prima destinataria del cambiamento.

Per questo, tanto la legislazione nazionale (D.M. 04.08.2017), quanto le **linee guida ELTIS**, stabiliscono che il cittadino non deve essere più visto come un utente, ma piuttosto come un attore che concorre attivamente ad un cambiamento di paradigma. E scelte di piano non possono essere progettualità o azioni “imposte” o “somministrate” al cittadino, ma devono essere condivise e riconosciute da questo come nuove soluzioni più efficienti, sostenibili e funzionali di quelle previste e realizzate fino ad oggi. Le progettualità incluse nel PUMS dovranno, quindi, essere accompagnate da momenti di partecipazione e confronto con la popolazione che, da in lato informino/formino sull'importanza di queste nel quadro generale del piano, e dall'altro permettano alla società civile di contribuire al successo di progetti e politiche sentendosi appunto “co-creatori”. In questo nuovo approccio risulta molto importante il coinvolgimento e la partecipazione delle giovani generazioni attraverso modalità di comunicazione e interazione ad essi affini quali i social-media.

Sulla base di queste premesse si fonda il Programma delle attività di Comunicazione e Partecipazione, che, in una prima fase, contribuisce alla definizione degli obiettivi di piano e, in una seconda, contribuisce ad implementa le strategie e le azioni del piano; azioni che saranno delineate nella redazione finale del PUMS e, conseguentemente, integrate nel PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) e nel PTPU (Piano del Trasporto Pubblico Urbano).

1.2.2 LE LINEE GUIDA

I riferimenti nella progettazione del processo di partecipazione del Comune di Venezia sono stati le Linee Guida ELTIS (“*Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*” approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea) e le Linee Guida per la redazione dei piani urbani mobilità sostenibile approvate con il Decreto del MIT del 4 agosto 2017.

Le Linee Guida per la redazione dei *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP), già prima delle linee guida nazionali, hanno tracciato gli elementi che caratterizzano il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS):

- un approccio partecipativo, che coinvolge i cittadini e i portatori di interesse sin dalla fase di condivisione del quadro conoscitivo fino alla definizione degli indirizzi e delle scelte del Piano;
- uno sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto che mira a incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili;

- una visione di sostenibilità e un impegno concreto di cittadini e decisori in termini economici, di equità sociale e di qualità dell'ambiente urbano;
- un approccio integrato di pianificazione che tenga in debita considerazione e che dialoghi con gli strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti già esistenti e con enti con diversi livelli di competenza;
- una visione chiara degli obiettivi del PUMS e della loro misurabilità;
- una chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici, tenendo conto delle differenti componenti incluse quelle ambientali e sociali.

Nuovamente nelle linee guida ELTIS al Passo 1 (Attività 2.3 - Pianificare il coinvolgimento dei Cittadini e dei Portatori di Interesse) viene precisato che: «È essenziale coinvolgere tutti i diversi gruppi di stakeholder nell'intero processo di pianificazione, affrontando le loro esigenze specifiche. Ciò aiuta a conferire legittimazione al piano e a migliorarne la qualità. Il coinvolgimento dei portatori di interesse sostiene lo sviluppo di una più efficace ed efficiente pianificazione. È necessaria una strategia specifica per il coinvolgimento dei soggetti interessati, che utilizzi diversi modelli e tecniche di lavoro nel confrontarsi con istituzioni, imprese private, organizzazioni della società civile, o tutti questi insieme. I cittadini sono un sottogruppo particolarmente rilevante di soggetti portatori di interesse e garantire il loro coinvolgimento nella pianificazione è un dovere fondamentale degli enti locali al fine di assicurare legittimazione dell'attività di pianificazione e qualità del processo decisionale. Coinvolgere i cittadini nella pianificazione è, inoltre, un obbligo previsto dalle direttive comunitarie e dalle convenzioni internazionali».

Nella medesima direzione di muovono le recenti Linee Guida per la redazione dei piani urbani mobilità sostenibile MIT, nelle quali si legge nell'Allegato 1:

«c) Avvio del percorso partecipato

Il percorso partecipato va inquadrato all'interno di regole definite ex-ante e non soggette esse stesse a negoziazione (è necessario che venga definita la procedura di partecipazione al PUMS). Ogni Amministrazione sceglierà l'approccio e le tecniche di percorso partecipato che ritiene più opportune in relazione alle caratteristiche territoriali ed alle risorse disponibili. Il percorso partecipato prende avvio con la costruzione del quadro conoscitivo, concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini e portatori di interesse, e contribuisce alla successiva definizione degli obiettivi del Piano».

2 Il percorso di partecipazione e comunicazione del PUMS di Venezia

Il percorso di partecipazione del PUMS di Venezia si rivolge a tutta la cittadinanza, agli enti pubblici e alle associazioni con la finalità di perseguire quattro principali obiettivi/azioni:

- informare;
- ascoltare;
- confrontarsi;
- coinvolgere attivamente.

La struttura del percorso partecipativo, difatti, è ispirata ai principi generali (di valenza teorica e di portata operativa) promossi dalla “Carta della Partecipazione” (INU – Istituto Nazionale di Urbanistica, AIP2 – l’Associazione Italiana per la Partecipazione Pubblica):

a) cooperazione, b) fiducia, c) informazione, d) inclusione, f) efficacia, g) integrazione costruttiva, h) equità, i) armonia (o riconciliazione), l) render conto, m) valutazione.

2.1 Introduzione

Le attività di comunicazione e partecipazione del PUMS di Venezia sono strutturate in due macro-categorie:

- **ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE E ASCOLTO**
- **ATTIVITÀ DI CO-PROGETTAZIONE**

Queste sono declinate in quattro fasi principali:

- **FASE ZERO – PREPARAZIONE** - attività propedeutiche di preparazione del piano di partecipazione e comunicazione
- **FASE 1 – CAMPAGNA DI AVVIO DEL PROCESSO DI PIANO** - Attività di informazione e ascolto
- **FASE 2 – INFORMAZIONE E ASCOLTO** - Attività di informazione e ascolto
- **FASE 3 – INTERAZIONE COSTRUTTIVA E CONDIVISIONE** - Attività di co-progettazione
- **FASE 4 - IMPLEMENTAZIONE DEI PIANI** - Attività di informazione

2.2 La struttura del percorso

Nella tabella che segue, è riportato per fasi e sottofasi lo schema del processo di comunicazione e partecipazione ed è evidenziato lo stato di avanzamento delle attività previste in ciascuna fase. Nei paragrafi successivi vengono illustrate nel dettaglio le fasi e sottofasi portate a compimento.

FASE	ATTIVITÀ	STATO DI AVANZAMENTO
FASE 0 PREPARAZIONE	Attività 0 - Il processo di piano visto dall'interno: incontri conoscitivi sullo stato di fatto, analisi delle sinergie e delle competenze, individuazione degli stakeholder; la definizione del piano di informazione e comunicazione e la predisposizione dei relativi prodotti	Conclusa
FASE 1 CAMPAGNA DI AVVIO DEL PROCESSO DI PIANO	Attività 1.1 - Campagna di comunicazione "PUMS Ve2030 - una mobilità intelligente per tutti"	Conclusa
FASE 2 INFORMAZIONE E ASCOLTO	Attività 2.1 - Questionario on-line "PUMS Ve2030 - una mobilità intelligente per tutti"	In corso, termina il 31/10
	Attività 2.2 - Workshop partecipativi con portatori di interesse	Conclusa (ultimo incontro)



		28/10/2019)
FASE 3 INTERAZIONE COSTRUT- TIVA E CONDIVISIONE	Attività 3.1 - Implementazione strumenti fisici sul territorio per l'ascolto attivo (passeggiate o biciclettate di quartiere)	Da realizzare
	Attività 3.2 - Workshop partecipativi con cittadini a livello di quartiere nell'ambito della redazione del PGTU e del PTPU	Da realizzare
	Attività 3.3 - "Bus-Lab" dispositivo mobile per la partecipazione dei cittadini	Da realizzare
	Attività 3.4 Workshop partecipativi dei portatori di interesse	Da realizzare
	Attività 3.5 - Evento conclusivo	Da realizzare
FASE 4 IMPLEMENTAZIONE DEI PIANI	Attività 4.1 - Informazione e comunicazione	Da realizzare
	Attività 4.2 - Valutazione dell'impatto	Da realizzare

3 Il percorso di partecipazione e comunicazione: Attività di informazione e ascolto

3.1 Fase 0 - Preparazione

La fase di ascolto si è articolata in due sotto fasi, la prima di carattere propedeutico e la seconda dedicata a comunicare alla cittadinanza in modo capillare l'avvio del processo di piano.

La sotto fase preparatoria ha avuto lo scopo di impostare e predisporre il percorso partecipativo e di comunicazione/informazione dell'intero PUMS. Ha avuto come focus la condivisione e comunione di intenti tra professionisti ed ufficio, attraverso numerosi incontri.

Gli esiti di questa fase sono:

- **Incontri preliminari** svolti negli uffici per individuare i punti di forza e di debolezza sullo stato attuale della mobilità urbana, i progetti in fase di attuazione e quelli in corso per delineare al meglio il quadro di riferimento programmatico finalizzato alla preparazione del piano e del processo partecipativo;
- L' **individuazione degli interlocutori (stakeholder)** da coinvolgere nel processo attraverso una mappatura concertata e condivisa anche con gli amministratori per garantire una platea completa e plurale degli attori privilegiati e dei portatori di interesse. (LLGG Eltis attività 2.3);
- La **definizione dell'impostazione del processo** e la condivisione dei prodotti e dei format di informazione e comunicazione del PUMS e del PGU;

- La **definizione del piano di informazione e comunicazione** nuovamente in maniera condivisa tra professionisti, uffici e amministratori ricercando la massima efficacia ed impatto a livello cittadino e la predisposizione dei relativi prodotti utili per le fasi successive dal lancio del piano fino alla comunicazione degli esiti passando dai diversi gradi di ascolto e partecipazione.

3.2 Fase 1 – Campagna di avvio del processo di piano

Partendo dal piano di informazione e comunicazione predisposto nella sotto fase 0 sono stati progettati definitivamente e, quindi, realizzati i prodotti di comunicazione (logotipo, immagine coordinata, slogan) e i successivi supporti (Totem, Cartoline, Poster, Gadget, ecc...), sia fisici che digitali. È stata successivamente progettata e realizzata la **campagna promozionale “PUMS Ve2030” con il duplice obiettivo** di:

- **comunicare** alla cittadinanza l’avvio del processo di Piano PUMS Ve2030
- **promuovere** la compilazione del questionario “una mobilità intelligente per tutti”, come strumento di partecipazione della cittadinanza alla definizione dei macro-obiettivi del Piano (si rimanda al paragrafo successivo per questo aspetto).

La campagna promozionale è stata quindi concepita e progettata a partire da una visione complessiva dei valori e dei messaggi da veicolare, attorno ad alcuni **elementi cardine**. Tra questi:

- Le “parti” della mobilità urbana: il trasporto pubblico (Bus e Vaporetto), la pedonalità, la ciclabilità, la mobilità condivisa (car-sharing), la “nuova” mobilità (monopattini elettrici)
- I luoghi della città: la città d’acqua e la città di terraferma
- I testimonial: il personale degli uffici del Comune di Venezia coinvolti nella redazione del PUMS
- Gli slogan, per veicolare i valori di Inclusione e sostenibilità: “Una mobilità intelligente – PER TUTTI”; “Una mobilità intelligente – SEMPRE”; “Una mobilità intelligente – IN OGNI MODO”
- La “call to action”, con l’invito alla compilazione del questionario come strumento di coinvolgimento e partecipazione attiva della cittadinanza alla formazione del Piano.

La campagna ha quindi fatto seguire la organizzazione delle azioni e della produzione dei supporti per la sua concreta realizzazione nello spazio della città e nel periodo di tempo definito (dal 15 settembre, data di lancio pubblico del Piano, al 31 ottobre, data di conclusione per la compilazione del questionario).

Supporti fisici

- TOTEM: Allestimento di 36 totem altezza 2 m, in tutto territorio comunale
- CARTOLINE: distribuzione di 6.000 cartoline promozionali in tre differenti versioni
- POSTER A3: Affissione di 300 poster A3 presso le fermate del trasporto pubblico (Bus e Vaporetti)

Eventi e iniziative

Settimana Europea della Mobilità (19-22 settembre 2019)

- allestimento dell'INFO-POINT "PUMS Ve2030" per l'interazione con i cittadini e per la somministrazione fisica dei questionari "una mobilità intelligente per tutti"
- Eventi e iniziative per la promozione della mobilità sostenibile
- Allestimento della "fiera della mobilità leggera" (esposizione di prodotti e servizi per la mobilità sostenibile) con totem e banner "PUMS Ve2030"

Gadget

- MAPPA DELLE PISTE CICLABILI del Comune di Venezia, edizione 2019
- Borraccia PUMS Ve2030

Supporti digitali

- Sito web: pagina dedicate nel sito istituzionale del Comune di Venezia:
<https://www.comune.venezia.it/it/pums>
- Mailing-list degli stakeholdes precedentemente mappati
- Mailing-list interne alla struttura Comunale e delle società partecipate dal Comune
- Lanci promozionali sui profili social del Comune di Venezia
- Spazi promozionali all'interno del sito internet istituzionale del Comune di Venezia

3.2.1 COMUNICAZIONE ONLINE

Il sito ufficiale del PUMS rappresenta prima di tutto "la vetrina" del Piano. Per questo si è optato per una struttura molto semplice e coordinata con quella del sito ufficiale del Comune. Alla pagina principale del



PUMS è stata data molta importanza nel sito del Comune, infatti questa è un dominio di primo grado, cioè raggiungibile con la sola aggiunta di “/pums” al sito della municipalità lagunare.

Tornando alla struttura, il sito del PUMS è consultabile a scorrimento così da essere facilmente visualizzabile non solo da PC, ma anche da tablet e smartphone. In alto troviamo un menù di navigazione che rimanda a sei diverse pagine di approfondimento:

- **Come partecipare.** Dove si possono trovare i dettagli dell'intero percorso di coinvolgimento e partecipazione sia per cittadini che per Stakeholders. La pagina è dinamica e si arricchisce di nuovi link via via che gli incontri di partecipazione hanno luogo.
- **Cosa è il PUMS.** Dove con parole semplici e chiare per tutti gli utenti è spiegato il PUMS nei suoi principi ed obiettivi con link di rimando ad approfondimenti e documenti come ad esempio le linee guida europee e nazionali. Da qua è possibile inoltre accedere alle pagine tematiche, che descriveremo dopo, al questionario interattivo e alla pagina delle attività e del cronoprogramma
- **Strategie.** Dove si approfondiscono gli obiettivi del Pums e si riportano inoltre le strategie e le azioni.
- **Documenti utili.** Dove è possibile trovare i link a documenti esterni di approfondimento, assieme ai documenti ufficiali relativi alle diverse fasi del PUMS, VAS, PGTU e PTUP in un'ottica di trasparenza e massimo accesso alle informazioni relative al processo di redazione dei diversi strumenti.
- **News.** Dove si può rimanere costantemente aggiornati sulle future attività di piano previste con i dettagli degli appuntamenti e i relativi programmi. Inoltre, un calendario interattivo permette di avere un quadro completo delle attività del PUMS
- **Contatti.** Dove si trovano i contatti elettronici e fisici utili per comunicare con l'ufficio di Piano per qualsiasi necessità o dubbio.

Città di Venezia

Seguici su:

Cerca...

PUMS VE2030
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

UNA MOBILITÀ INTELLIGENTE PER TUTTI

PUMS Venezia 2030

Come partecipare | Cos'è il PUMS | Strategie | Documenti utili | News | Contatti

Cerca in PUMS

PUMS per i pendolari
Il PUMS pone attenzione alle esigenze delle persone che quotidianamente si spostano in città per recarsi al lavoro, con l'obiettivo di efficientare il sistema dei trasporti e ridurre gli impatti sull'ambiente e sulla vita sociale, in termini di tempo e di benessere psico-fisico.

Questionario online del PUMS
Partecipa alla definizione del quadro conoscitivo della mobilità veneziana, rispondendo al **questionario online**.

PUMS per gli studenti
Il PUMS guarda con interesse ai più giovani e ai più piccoli considerandoli a pieno diritto cittadini. La mobilità casa-scuola coinvolge studenti, genitori, insegnanti, collaboratori scolastici e le persone che si spostano dalle zone scolastiche.

PUMS per le famiglie
Le famiglie identificano una serie di bisogni ben precisi collegati al ruolo di genitore, figlio o semplice coppia, fra cui spostarsi sia per svolgere le normali attività quotidiane, sia per coltivare i rapporti con le persone e dedicare il tempo libero a se stessi e agli altri.

PUMS per i turisti
Per le sue peculiarità urbanistiche e per il patrimonio artistico, Venezia è tra le città più visitate al mondo e per questo necessita di politiche di mobilità che sappiano coniugare il principio di sostenibilità e con quello della valorizzazione del territorio.

PUMS per i trasportatori
Il traffico generato dalla movimentazione delle merci rappresenta una componente rilevante della mobilità e chiede di essere regolato per migliorare i servizi di consegna e ridurre gli impatti negativi sulla circolazione sia su scala urbana che extraurbana.

Città di Venezia
Recapiti e contatti

Seguici e condividi su

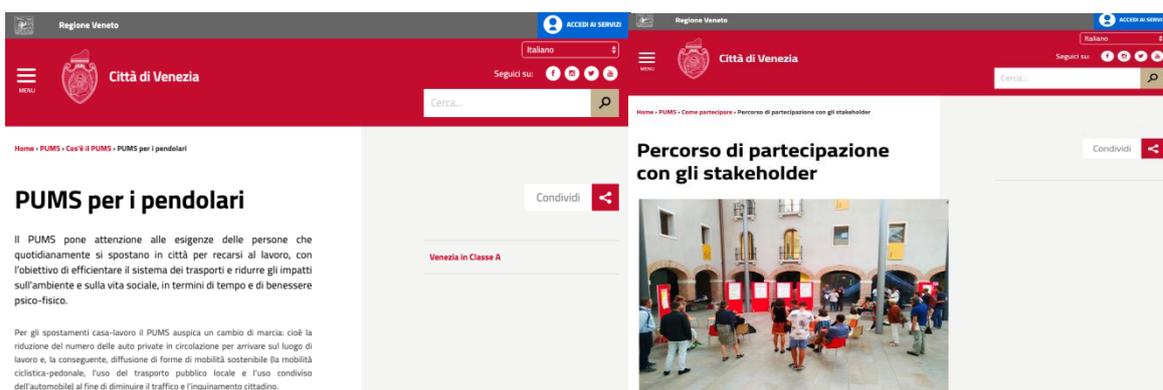
Immagini homepage sito online

Dalla pagina principale del PUMS è possibile accedere alle seguenti pagine tematiche:

- **PUMS per i pendolari:** *Muoversi per andare al lavoro.* Il PUMS pone attenzione alle esigenze delle persone che quotidianamente si spostano in città per recarsi al lavoro e, poi, tornare a casa con l'obiettivo che lo spostamento casa-lavoro non sia fonte di stress.
- **PUMS per gli studenti:** *Muoversi per andare a scuola.* Il PUMS guarda con interesse ai più giovani e ai più piccoli considerandoli a pieno diritto cittadini; per questo la mobilità casa-scuola (che coinvolge studenti, genitori e insegnanti) rappresenta un tema centrale del PUMS.

- **PUMS per le famiglie:** *Muoversi per vivere la città.* Il PUMS coinvolge tutta la cittadinanza che desidera vivere e fruire dei servizi offerti dalla città e dal territorio per passare con serenità del tempo libero dedicato allo svago e alla vita sociale.
- **PUMS per i turisti:** *Muoversi per visitare la città.* Il PUMS si rivolge anche a chi visita e vive la città temporaneamente come turista per offrire un sistema di mobilità ospitale chiaro ed efficiente che si integri al meglio con gli spostamenti dei cittadini.
- **PUMS per i trasportatori:** *Muoversi a servizio della città.* PUMS ha l'obiettivo di fornire soluzioni efficaci ed efficienti ai soggetti pubblici e privati che si occupano della mobilità delle merci, che forniscono servizi alla città e alla persona.

Questa articolazione e declinazione tematica del PUMS permette a ciascun profilo di utente della mobilità di trovare informazioni, materiali e approfondimenti specifici così da sentirsi più vicino al Piano e al processo.



Immagini pagine sito online

Ad oggi il sito è completo nella sua struttura ma ovviamente in costante aggiornamento, infatti settimanalmente si arricchisce di nuovi contenuti di pari passo con lo sviluppo del piano. La scelta di questa natura dinamica è scaturita da un lato per adattare il sito da un lato all'esigenza di comunicazione online e dall'altro lato per trasmettere l'idea dello svilupparsi progressivo del processo di piano.

3.3 Fase 2 – Informazione e ascolto

3.3.1 QUESTIONARIO ONLINE

Il questionario online “Una mobilità intelligente, per tutti” si inserisce nella fase di ascolto del processo partecipativo quale strumento di maggior diffusione e interazione con la cittadinanza; permette ai cittadini di esprimere un proprio contributo in modo diretto e immediato così da **sentirsi partecipi alla costruzione del Piano** si dalle prime fasi di redazione.

I principali obiettivi dello strumento sono stati:

- **Promuovere e Comunicare:**

il questionario ha lo scopo di diffondere e comunicare alla cittadinanza l’inizio delle attività del PUMS rendendo i cittadini (e non solo) coinvolti sin dal principio nel percorso progettuale.

- **Indagare:**

il questionario ha lo scopo di raccogliere il maggior numero di informazioni provenienti da parte delle persone che si muovono nel territorio comunale e metropolitano di Venezia. I dati raccolti possono essere distinti in tre tipologie:

Dati utili per la creazione dei **modelli di spostamento**

Dati qualitativi/quantitativi sul **funzionamento della mobilità** rispetto a:

- mezzi principali utilizzati per gli spostamenti (quotidiani e occasionali)
- principali caratteristiche dello spostamento (durata, costi...)
- valutazione sulla modalità dello spostamento

Dati di valutazione in merito ai **macro-obiettivi del Piano definiti dalle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS (DM 2017)**

Il questionario è stato distribuito sia in forma online mediante una piattaforma Open source, quale veicolo principale di diffusione, sia in forma diretta con interviste sul campo.

L’attività di interviste sul campo è stata quindi organizzata a completamento della campagna di compilazione del questionario on-line. Il lavoro ha quindi riguardato il posizionamento di 6 intervistatori / intervistatrici,



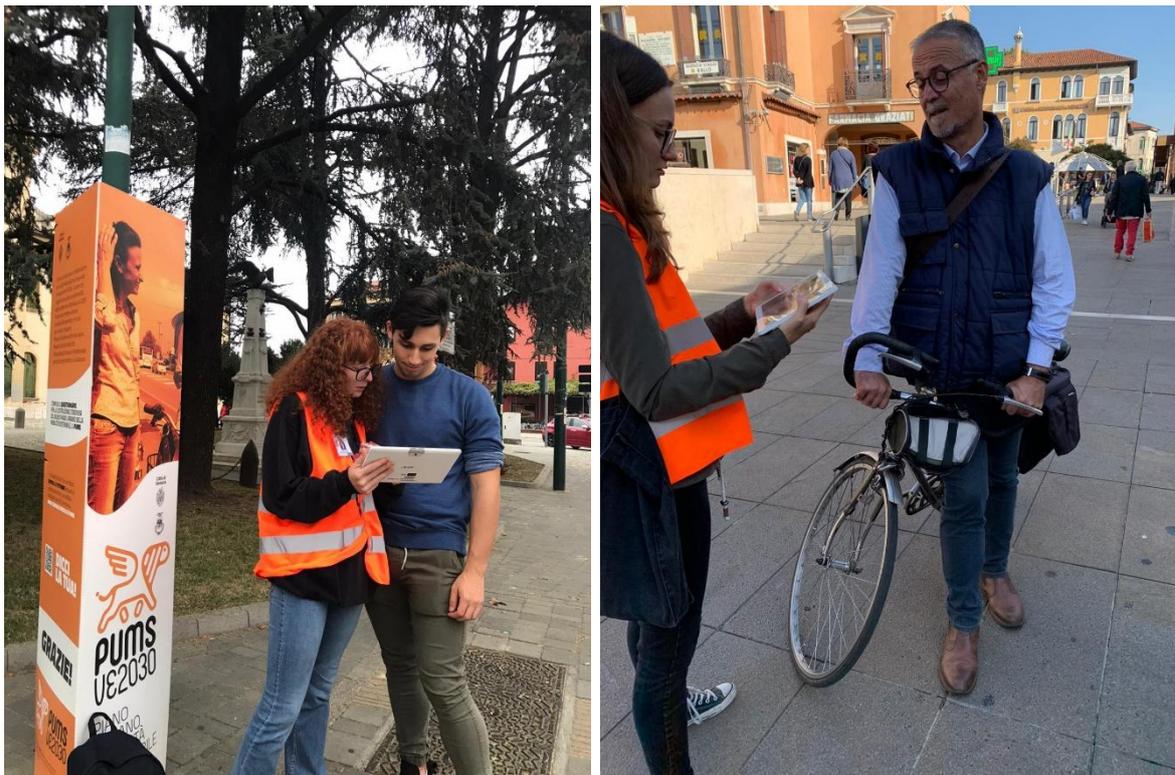
precedentemente formati, presso alcuni dei luoghi più rappresentativi e popolati della città e alle fermate del trasporto pubblico (in prossimità dei totem "PUMS Ve2030") e la realizzazione di interviste tramite tablet su un numero di cittadini disponibili a rispondere all'intervista utile alla compilazione del questionario. Compito dei rilevatori era intercettare persone con la maggior varietà possibile di profilo per età, sesso, etnia, attività specifica in quel momento (svago, lavoro, studio, visita della città, commissioni, etc.). Le interviste complessivamente realizzate sono state quasi 500, raccolte nei seguenti punti della città.

Venezia e Isole

- *Venezia (Stazione FS S.Lucia, Piazzale Roma, Università Iuav sede dei Tolentini, Università Ca'Foscari sede di S.Giobbe)*
- *Lido S.M. Elisabetta*
- *Murano*

Terraferma

- *Mestre (Stazione FS, Piazzale Cialdini, Piazza Ferretto, Candiani, Biblioteca VEZ)*
- *Zelarino*
- *Favaro*
- *Carpenedo*
- *Marghera*
- *Gazzera*



Indagine sul campo per la compilazione del questionario tramite interviste (Favaro e Mestre)

3.3.2 WORKSHOP PARTECIPATIVI - STAKEHOLDER

L'attività di ascolto degli stakeholder si è articolata in tre fasi principali:

- la prima ha interessato gli **stakeholder del traffico acqueo** (con un particolare interesse riservato alla città storica) per i quali sono stati predisposti 4 focus group che hanno approfondito i temi legati al trasporto pubblico delle persone, quello da parte di operatori privati, il trasporto delle merci da parte degli operatori pubblici e quello svolto da operatori privati;
- la seconda si è svolta **durante la SEM** (Settimana Europea della Mobilità sostenibile) nei giorni 16, 17, 18 e 19 settembre attraverso 4 workshop dedicati agli stakeholder della città sui temi della mobilità delle merci, degli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro e sulla mobilità nel tempo libero. Durante la SEM e parallelamente agli workshop ad invito dedicati agli stakeholder, il Comune ha organizzato:
 - 4 biciclettate #Bikework da Mestre a Venezia, da Mestre a Villa Franchin, la pedalata nel '900, e il percorso Miranese-Assegnago;
 - la Festa della Mobilità leggera, dedicata ai mezzi di trasporto più innovativi;



- laboratori creativi e attività di educazione stradale per bambini, laboratori di riparazione della bicicletta, esposizione di biciclette e e-bike, esposizione del premio fotografico Citilyfe.
- La terza ha riguardato:
 - il Tavolo istituzione con i big player della mobilità il 28 ottobre durante il quale è stato presentato le finalità e le caratteristiche dello strumento di piano e una sintesi del quadro conoscitivo elaborato, inoltre è stato chiesto ai presenti di esprimere il punto di vista del proprio ente di appartenenza rispetto alle tematiche presentate;
 - un incontro organizzato in concerto con la Città Metropolitana con i sindaci dei comuni e/o i loro rappresentanti finalizzato a presentare il processo del PUMS di Venezia e illustrare il coinvolgimento richiesto ai comuni, in particolare quelli limitrofi e ricevere indicazioni e stimoli per la costruzione dello scenario di riferimento del PUMS della città.

4 Risultati questionario

Il questionario ha una struttura ad albero con pacchetti di domande opzionali specifiche per approfondire temi legati a determinati profili o categorie.

Il questionario è stato distinto in due principali categorie di fruitori:

- **Residente/domiciliato** (Comune di Venezia, altri Comuni della Città Metropolitana di Venezia, fuori dalla Città Metropolitana di Venezia)
- **Turista**

Il questionario è stato strutturato nelle seguenti sezioni:

- Tipologia di utente: Che tipo di utente sei?
- Informazioni generali – profilazione utente: Per iniziare... alcune informazioni generali su di te
- Spostamenti sistematici: I tuoi spostamenti quotidiani sistematici
- Spostamenti TPL: A te che utilizzi il trasporto pubblico chiediamo...
- Spostamenti bici: A te che utilizzi la bici chiediamo...
- Spostamenti auto/moto: A te che utilizzi l'auto o la moto chiediamo...
- Spostamenti occasionali: Descrizione degli spostamenti occasionali per motivi diversi: acquisti, svago, altro...
- Obiettivi PUMS: Aiutaci ad individuare le priorità del PUMS
- Turista: Alcune informazioni sul tuo viaggio



UNA MOBILITÀ INTELLIGENTE, PER TUTTI

Il Comune di Venezia ha avviato, di concerto con la Città Metropolitana, il processo per la redazione del PUMS-Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Il PUMS è un piano strategico che nasce per soddisfare i bisogni di mobilità delle persone al fine di migliorare la qualità della vita in città e la sostenibilità dei loro spostamenti.

Il Piano è finalizzato a stabilire obiettivi, strategie e azioni di breve, media e lunga durata ponendo al centro del progetto le persone (non più l'automobile). Per questo l'opinione di chi vive, lavora, frequenta, transita nella città di Venezia è di fondamentale importanza per individuare in modo efficace i reali obiettivi verso cui indirizzare il PUMS.

Ti chiediamo, quindi, di dare il tuo contributo rispondendo al questionario online "UNA MOBILITÀ INTELLIGENTE, PER TUTTI".

Tempo medio di compilazione del questionario = il tempo di un caffè!

Avanti

Indagine homepage questionario online

Il questionario ha due modalità di compilazione: quella autonoma e quella assistita.

Quella autonoma è svolta dall'utente stesso attraverso il proprio PC o device una volta cliccato sul link del questionario. La seconda assistita consiste nel supporto agli utenti nella compilazione "di persona" da parte di incaricati debitamente formati. La compilazione assistita si rivolge a quei target di utenti che normalmente hanno più difficoltà a compilare il questionario autonomamente e che quindi rischierebbero di restare esclusi dall'indagine. In primis gli operatori di supporto alla compilazione si sono concentrati sugli anziani che spesso, a causa del digital divide, hanno difficoltà nella compilazione o sono tecnicamente impossibilitati. Il secondo target a cui si è rivolta la compilazione assistita sono i giovani e giovanissimi che, anche sulla base dei primi esiti del questionario online, hanno una motivazione minore alla compilazione rispetto a cittadini attivi spesso più sensibili al tema.

Per metodo, vengono considerati gli esiti dei soli questionari completi, cioè 2.540, menzionando le compilazioni parziali solamente ove sia presente una significativa differenza nell'esito. Per completezza si riporta comunque il numero totale di risposte al momento del rilievo, cioè 3.484.

Di seguito si riportano le sintesi commentate degli esiti parziali del questionario online al giorno 29 ottobre 2019. Al titolo sintetico della domanda (sottolineato) segue uno slogan sintetico degli esiti (neretto) e quindi i dati più significativi (regolare) ed eventuali commenti (corsivo). In questa sintesi sono riportati solamente i grafici ritenuti più significativi.

4.1.1 TIPOLOGIA DI UTENTE

Tipo di utente - **Due terzi degli utenti (66%) si è dichiarato "Residente/domiciliato nel Comune di Venezia"**

Il rimanente terzo vede una metà (17%) "Residente/domiciliato in uno degli altri Comuni della Città Metropolitana di Venezia", il 15 % "Residente/domiciliato fuori dalla Città Metropolitana di Venezia". Infine, solamente il 2% degli intervistati si è dichiarato turista.

In parte, la composizione del campione fortemente locale è spiegabile con la scelta di concentrare le iniziative di promozione e diffusione principalmente al territorio, e ai canali di informazione, a livello comunale. Ciò ha permesso di ottimizzare gli sforzi ed avere un quadro coerente con le modellizzazioni e le analisi del Quadro conoscitivo. Sarà comunque possibile, grazie al coinvolgimento dei comuni della Città Metropolitana, l'ampliamento del target di riferimento a tale livello qualora il PUMS metropolitano lo ritenga opportuno e utile.



4.1.1 INFORMAZIONI GENERALI

Età - **La maggior parte degli intervistati (82%) fa parte della popolazione maggiorenne attiva.**

Nel dettaglio il 30% rispettivamente 46-65 e 19-30, il 20% la fascia di mezzo 31-45. Sono solamente il 12% gli over 65 pensionati e i 6% gli under 18 in età scolare.

Sesso - **Più della maggioranza assoluta sono donne.**

Infatti, il 59% sono femmine e il 41% maschi.

Condizione professionale attuale - **Più della metà sono gli occupati e un terzo gli studenti.**

I primi al 51% e i secondi al 36%. Da rilevare solamente il 7% di pensionati e meno del 3% rispettivamente altro, casalinghi e disoccupati.

Componenti del nucleo familiare – Tendenzialmente numerosi

Un terzo degli intervistati con 4 componenti, un quarto con 3 componenti e un quinto con 2. Comunque, significativi il 12% dei mono-membri e l'8% di quelli consistenti di 5 membri.

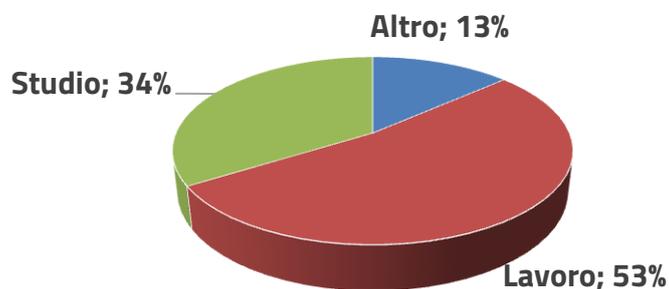
Raffronto tra dove abiti (verde) e dove ti sposti quotidianamente (rosso)



4.1.2 POSTAMENTI QUOTIDIANI

Motivo per cui ti sposti quotidianamente – La metà per lavoro ed un terzo per studio

Per quale motivo ti sposti più frequentemente ogni giorno?



Mezzo principale utilizzato – Auto e mezzi pubblici quasi parimenti, seguiti da piedi e bicicletta

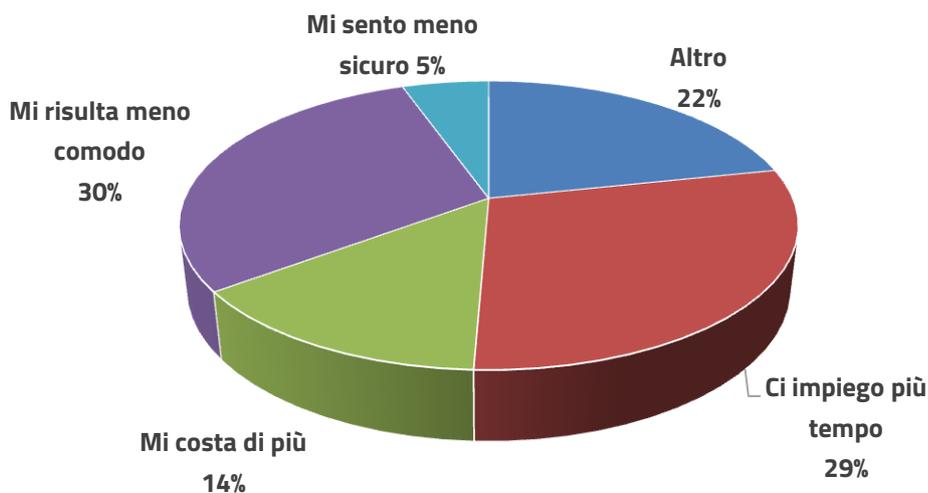
Etichette di riga	Quale mezzo usi principalmente?	
Auto, conducente	534	21%
Bus Urbano	467	19%
A piedi	347	14%
Treno	304	12%
Bicicletta	267	11%
Bus Extraurbano	183	7%
Vaporetto	147	6%
Tram	128	5%
Auto, accompagnato	57	2%
Moto/Scooter	29	1%
Altro	28	1%
Ferry Boat	1	0%
Car sharing	0	0%

Mezzo alternativo che potresti utilizzare ma non usi – Il mezzo potenzialmente utilizzabile preferito è la **bicicletta**

Etichette di riga	Quale altro mezzo alternativo potresti utilizzare principalmente per il tuo spostamento quotidiano (ma non lo usi)?	
Bicicletta	399	16%
Bus Urbano	311	12%
Auto, conducente	300	12%
Bus Extraurbano	231	9%
Treno	218	9%
Vaporetto	207	8%
Non so	174	7%
A piedi	159	6%
Altro	158	6%
Auto, accompagnato	131	5%
Tram	123	5%
Moto/Scooter	40	2%
Car sharing	33	1%
Ferry boat	6	0%
People mover	2	0%

Come mai non si utilizzano i mezzi alternativi – **Minore comodità e tempi maggiori disincentivano il cambio di modalità**

Come mai non lo utilizzi?



Tempo e costo di spostamento stimato con il mezzo alternativo – **Tempistiche accettabili ma costi stimati quotidiani elevati.**

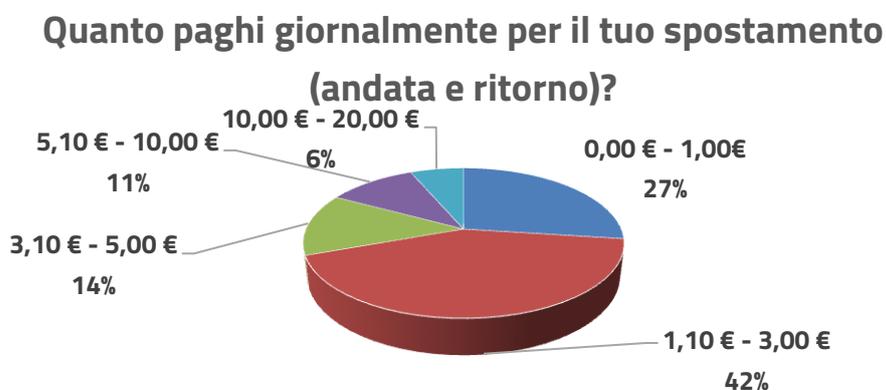
Quasi il 40% indica meno di 20 minuti e il 25% tra 20 e 40 minuti, con un costo superiore ai 16€ per il 70%.

Cambio del mezzo per lo spostamento quotidiano stagionale – **Poco praticato e principalmente a piedi o in bicicletta.**

Quasi il 90% non compie tale alternanza stagionale, il rimanente 10% per metà si sposta in bicicletta e per un quarto a piedi.

4.1.3 SPOSTAMENTI TRASPORTO PUBBLICO

Costo dello spostamento quotidiano – **Poco, il 70% meno di tre euro.**

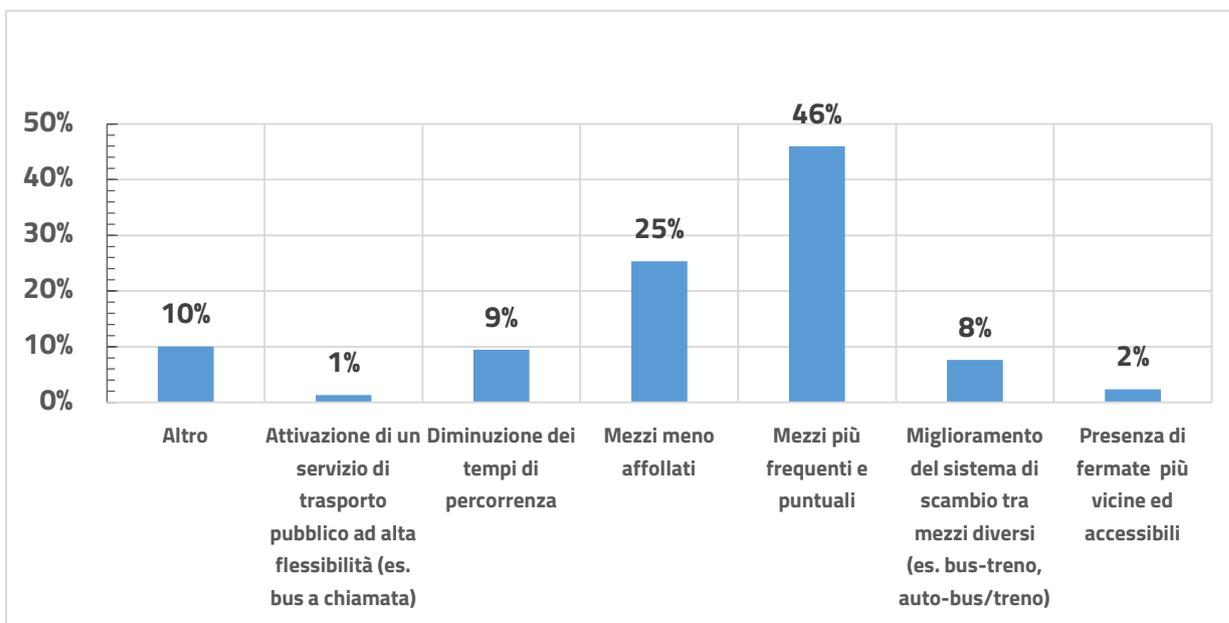


Orari di andata e ritorno per lo spostamento quotidiano – Intorno alle 7 per l'andata, a pranzo o tra le

17 e le 18 per il ritorno

Come si raggiunge la meta una volta sceso dal mezzo pubblico – Il 90% a piedi

Interventi prioritari per il TPL – Principalmente frequenza e affollamento



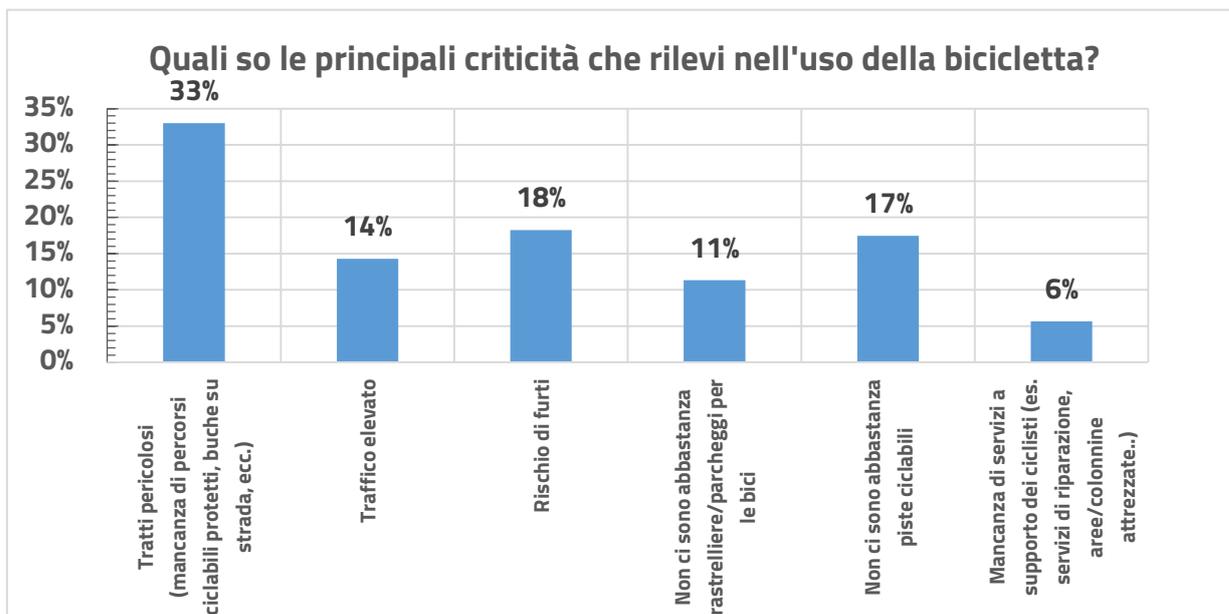
4.1.4 SPOSTAMENTI BICICLETTA

Chilometri percorsi quotidianamente per lo spostamento – Spostamenti di medio-lungo raggio

Il 60% tra 2 e 8 il 30% più di 8 e solo l'11% meno di 2.

Tipo di bicicletta usata – La quasi totalità (95%) quella tradizionale

Principali criticità nell'uso quotidiano della bicicletta – **Principalmente la pericolosità dei percorsi**



4.1.5 SPOSTAMENTI AUTO/MOTO

Chilometri percorsi quotidianamente – **Pochi, spostamenti di breve raggio.**

Quasi il 40% degli intervistati percorre meno di 20 chilometri per lo spostamento quotidiano in auto, il 34% tra 20 e quaranta chilometri. La successiva fascia da 40 a sessanta solamente il 13%, trascurabili le restanti categorie.

Passeggeri nel viaggio in auto – **Due terzi non accompagna nessuno**

Predisposizione a portare non familiari lungo il tragitto quotidiano – **Sostanziale equilibrio tra si e no**

Tempo di ricerca del parcheggio a destinazione – **Inferiore a 10 minuti per la quasi totalità dei casi**

L'83% degli utilizzatori quotidiani di auto/moto impiega meno di 5 minuti a trovare parcheggio, a questo di aggiunge un 12% che impiega tra 5 e 10 minuti. Poco significativo il dato di coloro che impiega più di 15 minuti.

Criticità nello spostamento auto/moto – **Due terzi la congestione del traffico e secondariamente per la scarsa manutenzione stradale**

Etichette di riga	Qual è la maggiore criticità che rilevi nel tuo spostamento in auto o in moto?	
Congestione del traffico (Code)	469	67%
Scarsa manutenzione delle strade	105	15%
Mancanza di parcheggi	60	9%
Costo elevato dei parcheggi	57	8%
Scarsa informazione all'utenza	9	1%

A quali condizioni saresti disposto ad effettuare il tuo spostamento quotidiano in bicicletta – **La metà grazie a percorsi ciclabili più sicuri, un quarto a nessuna condizione**

Etichette di riga	A quali condizioni saresti disponibile ad effettuare, anche in parte, il tuo spostamento in bicicletta?	
Percorsi ciclabili sicuri	364	52%
Non sono disposto a cambiare	153	22%
Incentivo economico	86	12%
Manutenzione stradale (pavimentazione e segnaletica) adeguata	49	7%
Parcheggio custodito a destinazione	48	7%

4.1.6 SPOSTAMENTI OCCASIONALI

L'intervistato si sposta occasionalmente nel territorio comunale – **La stragrande maggioranza si (84%)**

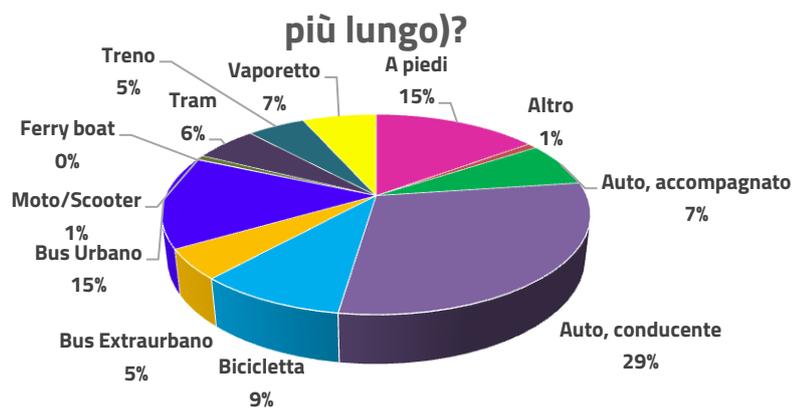
Motivi dello spostamento – **Principalmente per svago e tempo libero oltre che per acquisti**



Momento della giornata solito per lo spostamento – **la maggioranza il pomeriggio**

Mezzo solitamente utilizzato – **Principalmente in auto e in seconda battuta a piedi o in autobus**

Quale mezzo utilizzi solitamente per tale attività (tragitto



Frequenza dello spostamento – Più della metà spesso e solo un quarto poco

Durata dello spostamento – **Perlopiù breve**

Meno di venti minuti per il 40% e per il 35 tra 21 e 40 minuti. Da segnalare un 14 % che impiega per lo spostamento da 41 minuti a un'ora

4.1.7 TURISTA

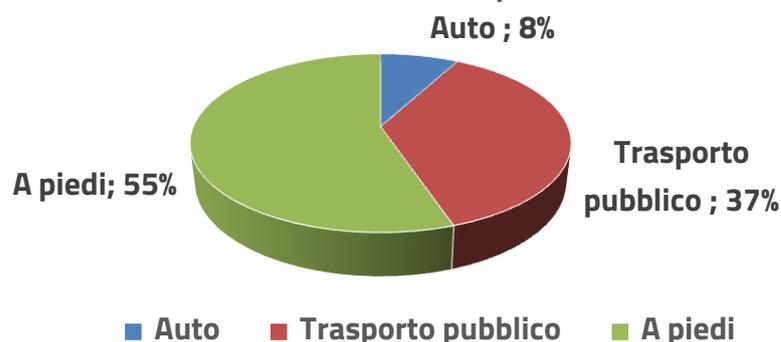
Età – Non vi è una preponderanza assoluta come nel caso dei residenti/domiciliati

Sesso – Maggioranza di femmine

Condizione professionale – **Maggioranza non assoluta di occupati e consistente numero rispettivamente di pensionati e studenti.**

Mezzo di trasporto utilizzato – **Maggioranza assoluta si sposta a piedi con più di un terzo che utilizza il TPL**

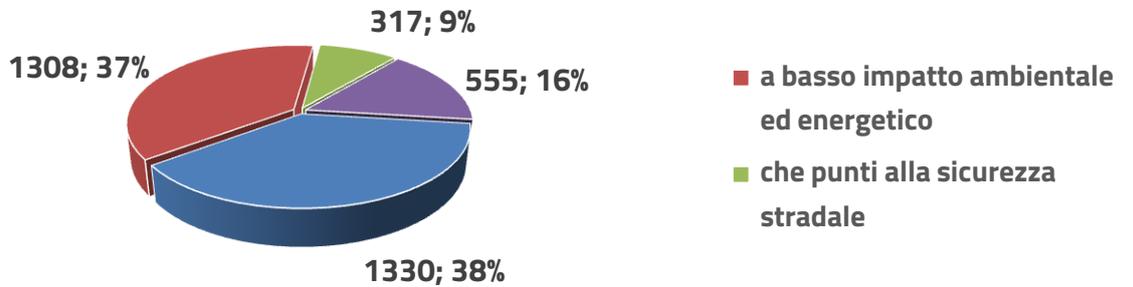
Con quale mezzo di trasporto ti muoverai prevalentemente durante la vacanza? (Stima delle percentuali di utilizzo)



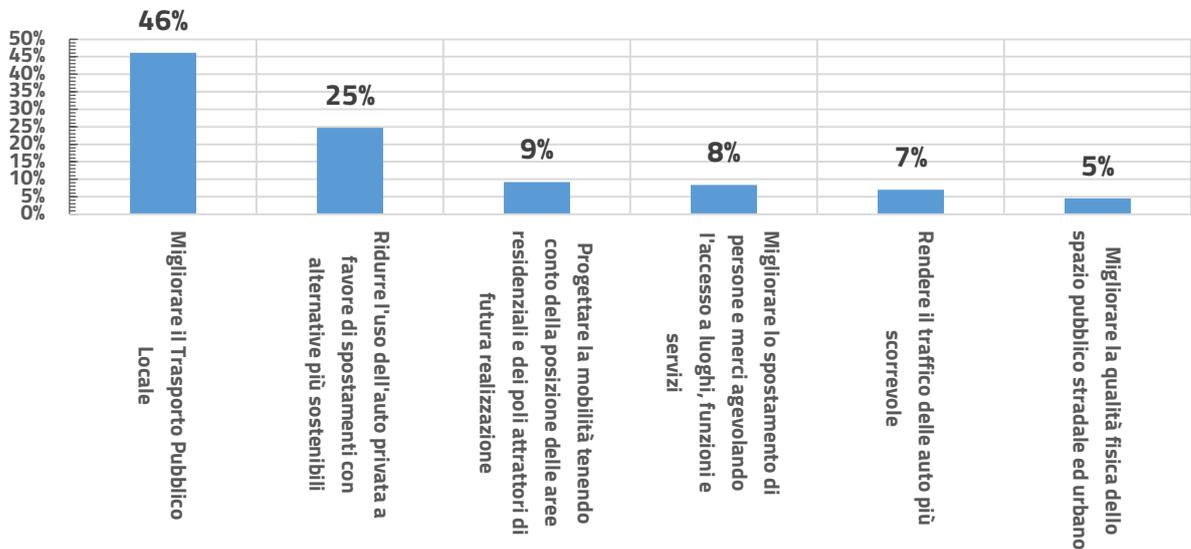
4.1.8 OBIETTIVI DEL PUMS

Priorità dei Macro-obiettivi – **Efficacia ed efficienza assieme a basso impatto ambientale sono i macro obiettivi più scelti da chi ha compilato il questionario**

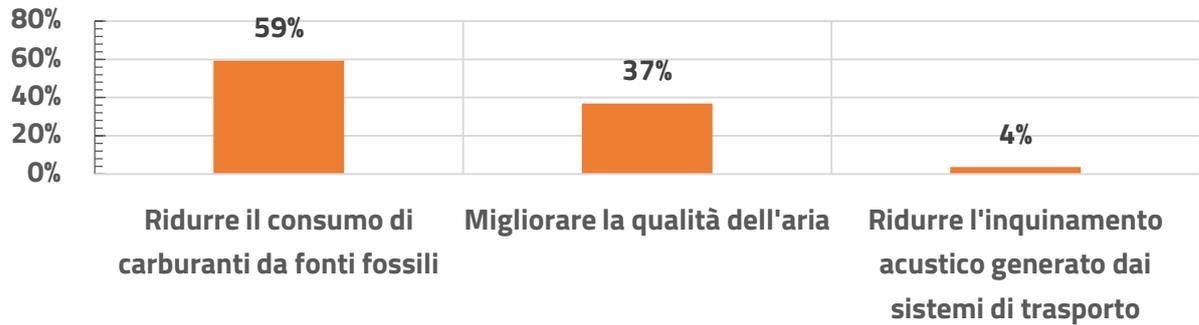
Verso quale sistema di mobilità sarebbe prioritario puntare con la realizzazione del PUMS? Un sistema di mobilità (*)...



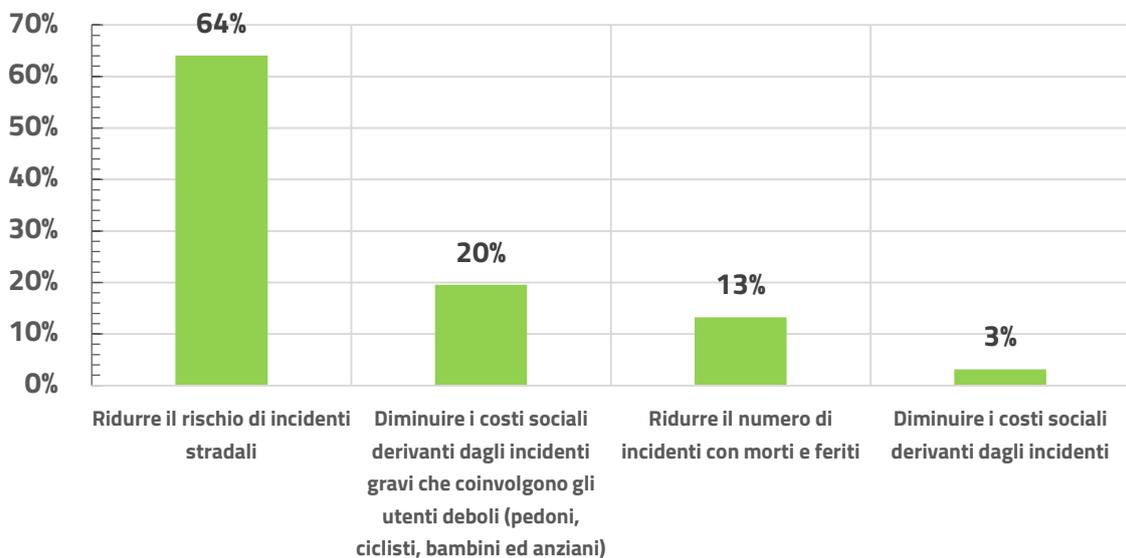
Priorità obiettivo "un sistema di mobilità più efficace ed efficiente" – **Miglioramento TPL e riduzione dell'auto privata**



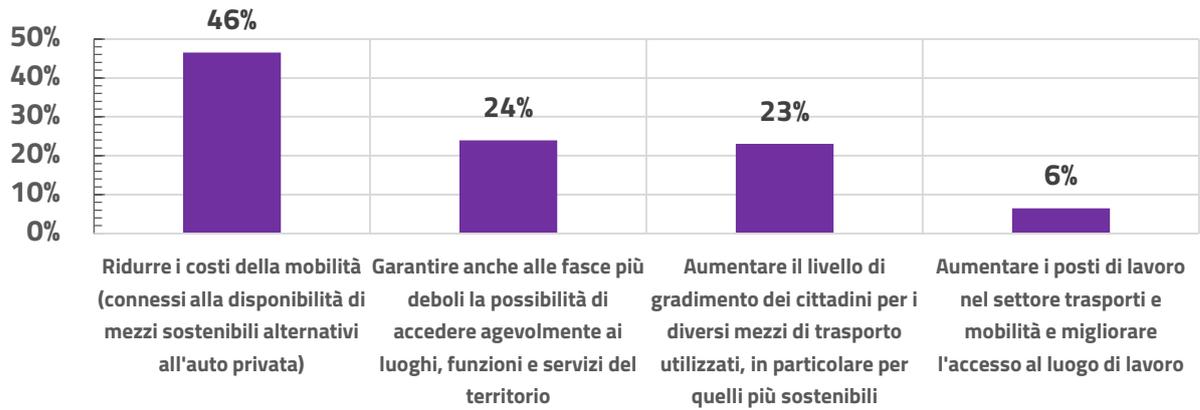
Priorità obiettivo "un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico"- **La maggioranza ha scelto la riduzione dell'utilizzo di carburanti fossili**



Priorità obiettivo "un sistema di mobilità che punti alla sicurezza stradale" – Per più di due terzi è la riduzione del rischio di incidenti stradali



Priorità obiettivo "un sistema di mobilità più sostenibile dal punto di vista socio-economico" – Per quasi la metà la priorità è la riduzione dei costi della mobilità



5 Report tavoli di lavoro degli stakeholder traffico acqueo

Per accompagnare e costruire le successive attività di monitoraggio del traffico acqueo del centro storico, sono stati organizzati quattro tavoli con la **tecnica del Focus Group** dedicati ad ascoltare il punto di vista dei principali stakeholder che si occupano di trasporto pubblico e privato delle persone e del trasporto merci in laguna:

- Il trasporto pubblico delle persone in laguna;
- Il trasporto privato delle persone in laguna,
- Il trasporto pubblico delle merci in laguna;
- Il trasporto pubblico delle merci in laguna.

6 Report tavoli di lavoro degli stakeholder della Settimana Europea della Mobilità sostenibile

6.1 Introduzione

I tavoli tematici di carattere tecnico svolti durante la SEM coinvolto i portatori di interesse locale suddivisi per ambiti tematici con il duplice scopo di:

- ascoltare e raccogliere dai partecipanti, stimoli e indicazioni per la costruzione dello scenario di riferimento della mobilità per la città e l'area metropolitana veneziana nell'orizzonte temporale del 2030 secondo gli obiettivi contenuti nel DM 4/8/2017 allegato B.
- lanciare il processo di piano, creare attenzione mediatica attorno al PUMS, coinvolgere e ingaggiare i soggetti locali, quali "ambasciatori" e intermediari del processo di piano sul territorio a supporto della successiva fase di elaborazione del PUMS e PGU.

L'impostazione dei workshop ha seguito un percorso partecipativo caratterizzato da più passaggi e step implementari di coinvolgimento: una prima fase di lavoro individuale seguita da fasi di lavoro in gruppi piccoli gruppi e una conclusiva in plenaria. L'approccio metodologico si è liberamente ispirato alla metodologia O.P.E.R.A. elaborata dalla società europea (Innotiimi-icg <https://www.integratedconsulting.eu/>).

Sono invitati a partecipare i portatori di interesse di carattere istituzionale e/o che presentano un rilievo di interesse generale per tutta la città e l'area Metropolitana: 1. Enti Pubblici metropolitani; 2. Gestori di infrastrutture e servizi di trasporto e mobilità; 3. soggetti economici e associazioni di categoria; 4. Associazioni

Professionali e ordini professionali; 5. Università ed enti di ricerca/formazione; 6. Associazioni del territorio di livello comunale / metropolitano; 7. Mobility manager aziendali di società con più di 300 dipendenti.

Il confronto con gli stakeholder si sono svolti in quattro workshop e giornate tematiche:

- 16 Settembre “Muoversi al servizio della città”
- 17 Settembre “Muoversi per andare a scuola”
- 18 Settembre “Muoversi per andare al lavoro”
- 19 Settembre “Muoversi per vivere la città”

I quattro workshop vengono restituiti di seguito secondo la seguente struttura:

- **Il programma** sintetico dell’incontro;
- **I partecipanti:** il numero e la denominazione degli stakeholder presenti;
- **Le voci dai singoli tavoli** di lavoro in cui sono stati suddivisi i partecipanti:
 - Criticità emerse nei singoli tavoli di lavoro: sono riportate tutte le criticità e le condizioni problematiche, queste sono restituite in forma di elenco puntato. Segue l’individuazione delle principali criticità emerse dopo il confronto all’interno del gruppo.
 - Le proposte emerse in risposta alle principali criticità sono riportate in forma di elenco puntato.
 - Vengono riportate le citazioni più significative.
- **Sintesi delle proposte selezionate dai tavoli:** Le proposte emerse da tutti i gruppi sono riportate secondo i quattro ambiti e i macro-obiettivi del DM 2017 e ordinate in base alle priorità espresse dai partecipanti.

Si precisa che i contenuti e le indicazioni riportate di seguito restituiscono le considerazioni emerse dai partecipanti ai tavoli; sono quindi da considerarsi quale un valore aggiunto in termini di qualità conoscitiva alla costruzione del piano con la consapevolezza che non possono essere ritenute rappresentative dell’intera complessità territoriale.

6.2 Report “Muoversi al servizio della città” – 16 Settembre

Il primo Workshop si è tenuto presso la sala San Leonardo a Venezia con i soggetti pubblici e privati che si occupano della mobilità delle merci, che forniscono servizi alla città e alla persona, e con coloro che si occupano della gestione delle emergenze.

6.2.1 IL PROGRAMMA E I PARTECIPANTI

Il workshop ha seguito questo programma:

9.15 - 9.30: Registrazione partecipanti;

9.30 - 10.45: Introduzione dei lavori (a cura di **TPS**, Società di Ingegneria incaricata della redazione del PUMS di Venezia);

- Presentazione temi dell'incontro;
- interventi preliminari:
 - **“La mobilità delle merci nel Comune di Venezia”** (a cura di *TPS*);
 - **“Gestire le emergenze in città: la Smart Control Room”** (a cura di *Venis*);
 - **“L'evoluzione della distribuzione delle merci in città: dal negozio di quartiere alla grande distribuzione passando per le consegne a domicilio”** (a cura di *Unive*);
 - **“Lo scavo dei rii e la manutenzione delle strade”** (a cura di *Insula e Lavori Pubblici - Comune di Venezia*).

Moderatore: Lucio Rubini;

10.45 - 11.30: Tavoli di lavoro tematici - 1a parte: **“Analisi dei bisogni e delle opportunità della mobilità a Venezia”**;

11.30 - 11.45: Coffee break;

11.45 - 12.30: Tavoli di lavoro tematici - 2a parte: **“Obiettivi per una nuova mobilità a Venezia nel 2030”**;

12.30 - 13.00: Condivisione del lavoro svolto e conclusioni.



Gli stakeholder presenti sono stati 35:

Denominazione Ente/associazione/azienda	Ufficio/settore/ambito
Confcommercio Mestre	Direttore
Toyota motor Italia spa	Mobilità car sharing
LegaCoop Veneto	Resp. Produzione e servizi
Veritas	
Taxi	
Comune di Venezia	Politiche comunitarie
Veritas	Dir. Energia
Libero professionista	Restauro
Comune di Venezia	Dirigente
AEPE	Dirigente
Confesercenti Venezia	Uff. sviluppo
Venis spa	ICT
Flixbus	
ACTV spa	programmazione navale
Comune di Venezia	Servizio disabili
Italgas reti spa	UT. Venezia
Italgas reti spa	UT. Mestre
Filt Cgil Venezia	Trasporto merci logistica
Confartigianato Venezia	mobilità/trasporti
Ascon Venezia	Trasporto cose e persone
Libero professionista	Trasporto cose
Città Metropolitana di Venezia	Trasporti e logistica



Città Metropolitana di Venezia	Trasporti e logistica
Comune di Venezia	Servizio disabili
Città Metropolitana di Venezia	Trasporti e logistica
Città Metropolitana di Venezia	Trasporti e logistica
Confindustria Venezia	Territorio
Ente Zona Industriale Porto Marghera	Direzione
Confcommercio unione metropolitano Venezia	Direzione
ARPAV	Osservatorio ARPAV
ARPAV	DAP Venezia
Comune di Venezia	Polizia locale
Città Metropolitana di Venezia	logistica - trasporti
Comune di Venezia	Sviluppo economico
Servizio civile nazionale	Uff. politiche comunitarie

6.2.2 SINTESI DEGLI OBIETTIVI

La discussione ha sempre avuto come filo conduttore la necessità e l'urgenza che il decisore pubblico operi delle scelte strategiche di lungo periodo accompagnate da interventi puntuali e graduali coerenti con la visione generale e tra loro coordinati. La scarsa propensione alla pianificazione del sistema mobilità, sia delle merci che delle persone, nel passato viene ritenuta una delle principali cause delle attuali criticità. Infatti, l'ambito che ha ottenuto maggiore attenzione è stato quello relativo agli obiettivi che perseguono l'efficacia del sistema della mobilità. Da segnalare come non sia stata data alcuna rilevanza alle tematiche relative all'ambito C relativo alla sicurezza della mobilità stradale.


AMBITO A Efficacia del sistema di mobilità

MACRO OBIETTIVO A2. Riequilibrio modale della mobilità	preferenze
Coordinare il PUMS con le regolamentazioni	8
Aumentare i punti di interscambio tra T.P.L. e mobilità privata	2
MACRO OBIETTIVO A3. Riduzione della congestione	preferenze
Riorganizzare dei flussi con prenotazioni e pieni carichi	3
Operare delle scelte strategiche che affrontino il tema della mobilità come un problema complessivo con soluzioni organiche coerenti con la pianificazione territoriale;	
Ottimizzare il sistema di consegne nel centro storico per ridurre il numero di natanti	
Aumentare utilizzo del T.P.L.	
Potenziamento delle infrastrutture	
MACRO OBIETTIVO A4. Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	preferenze
Riorganizzare e investire sugli hub merci e persone	8
centri logistici per la distribuzione dell'e-commerce organizzati per quartiere o "insula" nel centro storico	1
Maggiore coordinamento tra gli strumenti innovativi di trasporto	
Prevedere nuovi spazi di interscambio	
Mettere in rete le informazioni sul trasporto e il traffico	
MACRO OBIETTIVO A5. Migliorare l'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo territoriale	preferenze
Creare una nuova economia alternativa legata alla mobilità con vettori e nuove infrastrutture	3
MACRO OBIETTIVO A6. Migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano	preferenze
Maggiori regole, riqualificazione e rigenerazione urbana	2

**AMBITO B Efficacia del sistema di mobilità**

MACRO OBIETTIVO B1. Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	preferenze
Favorire il ricambio del parco veicoli verso sistemi di propulsione sostenibili (elettrico, ibrido, i-drogeno) attraverso l'applicazione di incentivi e limitazioni di transito	6
Favorire la conversione dei motori verso combustibili alternativi e sostenibili	
MACRO OBIETTIVO B2. Migliorare la qualità dell'aria	preferenze
Prevenire gli hot spot di inquinamento	4
Incentivare forme di mobilità green	2
Infrastrutture sostenibili	2

AMBITO D Sostenibilità socio-economica

MACRO OBIETTIVO D1. Miglioramento dell'inclusione sociale	preferenze
"Venezianizzare" la terraferma	6
MACRO OBIETTIVO D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	preferenze
Realizzazione di infrastrutture per le fasce deboli	4
MACRO OBIETTIVO D4. Riduzione dei costi della mobilità	preferenze
Meccanismi premianti e meccanismi per ottimizzare	3



6.3 Report “Muoversi per andare a scuola” – 17 Settembre

Il secondo Workshop si è tenuto presso il chiostro del museo M9 a Mestre con gli attori pubblici e privati del mondo della scuola e che si occupano della mobilità casa-scuola.

6.3.1 IL PROGRAMMA E I PARTECIPANTI

Il workshop ha seguito questo programma:

15,15- 15.30: Registrazione partecipanti

15.30 - 16.30: Introduzione dei lavori (a cura di TPS, Società di Ingegneria incaricata della redazione del PUMS di Venezia);

Apertura workshop - Interventi di approfondimento e best-practice:

- “Gli spostamenti per andare a scuola a Venezia: i dati del progetto ‘La mia scuola va in Classe A’ ” (a cura di Chiara Riccato, LL.PP. Comune di Venezia);
- “La mobilità degli studenti universitari, temi, problemi e prospettive” (a cura di Luca Velo, Università luav di Venezia);



- "La bicicletta ci salverà: l'esperienza FIAB sui percorsi casa-scuola" (a cura di Giulietta Pagliaccio, FIAB onlus);
- "Il PON Metro quale occasione di sperimentazione e valorizzazione per la mobilità del territorio veneziano" (a cura di G. Di Monte, Servizio Organismo Intermedio PON Metro, Com. di Venezia);
- Moderatore: Giuseppina Di Monte;

16.30 - 17.30: Tavoli di lavoro tematici - 1a parte: "Analisi dei bisogni e delle opportunità della mobilità a Venezia";

17.30 - 17.45: Coffee break;

17.45 - 18.30: Tavoli di lavoro tematici - 2a parte: "Obiettivi per una nuova mobilità a Venezia nel 2030";

18.30 - 19.00: Condivisione del lavoro svolto e conclusioni.

Gli stakeholder presenti sono stati 26:

Denominazione Ente/associazione/azienda	Denominazione Ente/associazione/azienda
IC Giulio Cesare	Emmos Foundation
IC Giulio Cesare	IC Ilaria Alpi
Comune di Mira	ISS. A. Gritti
Comune di Dolo	ISS. A. Gritti
IUAV-Venezia	Licei L. Stefanini
AUM	L.A.S. M. Guggenheim
Comune di Mogliano	Città Metropolitana di Venezia
Senato studenti IUAV	Città Metropolitana di Venezia
IC F. Querini	Città Metropolitana di Venezia
ISS Benedetti	Comune di Venezia
IC Viale S.Marco	Comune di Venezia

Denominazione Ente/associazione/azienda	Denominazione Ente/associazione/azienda
Auser Provincia Ve	Servizio Civile
ACTV	Servizio Civile

6.3.2 SINTESI DEGLI OBIETTIVI

La discussione ha messo al centro le necessità delle utenze deboli della strada, non motorizzate che vedono il bambino come soggetto emblematico delle difficoltà di muoversi in modo autonomo e sicuro. Il tema della mobilità ha assunto, quindi, un valore trasversale che ha congiunto in un unico ragionamento il tema della qualità degli spazi urbani e di vicinato, la necessità di una gestione integrata dei diversi sistemi di trasporto pubblico-privato, la richiesta impellente di sviluppare forme efficienti di intermodalità, il ruolo fondamentale della mobilità autonoma nello sviluppo psico-fisico dei bambini.

AMBITO A Efficacia del sistema di mobilità

MACRO OBIETTIVO A1. Miglioramento del T.P.L.	preferenze
Dare priorità al T.P.L. e alla mobilità sostenibile	3
Forme di incentivazione per spostamenti con i mezzi pubblici	1
Potenziare il T.P.L. ascoltando i cittadini, gli utenti e i lavoratori	1
Puntare sull'intermodalità	
MACRO OBIETTIVO A2. Riequilibrio modale della mobilità	preferenze
Incentivare i bicibus, pedibus e meeting point (car pooling) anche con percorsi alternativi	8
MACRO OBIETTIVO A3. Riduzione della congestione	preferenze
Meno automobili più verde	1
Regolarizzazione dei flussi	
MACRO OBIETTIVO A4. Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	preferenze
Significativi interventi infrastrutturali per la sostenibilità	1



MACRO OBIETTIVO A5. Migliorare l'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo territoriale	preferenze
Adeguare i mezzi pubblici alla intermodalità	3
Rendere più ospitali e funzionali gli spazi e i percorsi	1
MACRO OBIETTIVO A6. Migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano	preferenze
Mettere in sicurezza e rendere accessibili i percorsi, gli incroci e le piste ciclabili	3
Ritornare al parcheggio di quartiere con verde diffuso	
AMBITO B Efficacia del sistema di mobilità	
MACRO OBIETTIVO B1. Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	preferenze
Premialità a chi inquina di meno	4
MACRO OBIETTIVO B3. Migliorare la qualità dell'aria	preferenze
Educazione informazione e sensibilizzazione	8
AMBITO C Sicurezza della mobilità stradale	
MACRO OBIETTIVO C1. Riduzione dell'incidentalità stradale	preferenze
Migliorare la progettazione e fare interventi di riqualificazione infrastrutture	6
MACRO OBIETTIVO C4. Riduzione dei costi della mobilità	preferenze
Città a mortalità zero	1
AMBITO D Sostenibilità socio-economica	
MACRO OBIETTIVO D1. Miglioramento dell'inclusione sociale	preferenze
Pedonalizzare le aree urbane	4
Informazione e sensibilizzazione	4
Creare una rete di buone pratiche	

MACRO OBIETTIVO D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza

preferenze

Bicibus, pedibus e servizi 8

Investimenti mirati 3



6.4 Report “Muoversi per andare al lavoro” – 18 Settembre

Il terzo Workshop si è tenuto presso la sala San Leonardo a Venezia con i soggetti pubblici e privati che si occupano della mobilità casa -lavoro.

6.4.1 IL PROGRAMMA E I PARTECIPANTI

Il workshop ha seguito questo programma:

9.15 - 9.30: Registrazione partecipanti

9.30 - 10.45: Introduzione dei lavori (a cura di TPS, Società di Ingegneria incaricata della redazione del PUMS di Venezia);

- Apertura workshop - Interventi di approfondimento e best-practice:

- **"I numeri del pendolarismo sistematico in Comune di Venezia: i primi dati dalle indagini preliminari del PUMS"** (a cura di TPS, società di ingegneria incaricata della redazione del PUMS);
- **"La dimensione metropolitana della mobilità sostenibile: un piano per il 2030"** (a cura di Città Metropolitana di Venezia);
- **"Mobility management aziendale: il progetto 'Venezia in classe A'"** (a cura di Matteo Stevanato, LL.PP. Comune di Venezia);
- **"Car pooling e car sharing: applicabilità su scala urbana"** (a cura di LL.PP. Comune di Venezia e Toyota Motors Italia);
- **"Contributi per la mobilità sostenibile dei pendolari: il bando 'Venezia in Classe A'"** (a cura di LL.PP. e Settore Politiche comunitarie - Comune di Venezia);

Moderatore: dott. Giuseppe Mella;

10.30 - 11.30: Tavoli di lavoro tematici - 1a parte: "Analisi dei bisogni e delle opportunità della mobilità a Venezia";

11.30 - 11.45: Coffee break;

11.45 - 12.30: Tavoli di lavoro tematici - 2a parte: "Obiettivi per una nuova mobilità a Venezia nel 2030";

12.30 - 13.00: Condivisione del lavoro svolto e conclusioni.

Gli stakeholder partecipanti sono stati 33:

Denominazione Ente/associazione/azienda	Denominazione Ente/associazione/azienda
ULSS 3	Comune di Mira
ULSS 3	Toyota
Città Metropolitana di Venezia	Toyota
Città Metropolitana di Venezia	Comune di Venezia
Città Metropolitana di Venezia	Servizio Civile
Città Metropolitana di Venezia	Servizio Civile



FAISA-CISAL	Veneto Lavoro
FILT-CGIL	Banca IFIS
ACTV	Banca IFIS
Comune di Mogliano	Università Ca' Foscari
ACTV	UGL AFT
Regione Veneto	UGL AFT
Regione Veneto	ATVO spa
Agenzia delle Entrate	AVM
OVS	RAI
RFI	Università Ca' Foscari
Comune di Chioggia	

6.4.2 SINTESI DEGLI OBIETTIVI

La discussione ha evidenziato come, se da un lato risulta evidente come il ricorso generalizzato a forme di mobilità sostenibile casa-lavoro potrebbe contribuire a mitigare alcune delle problematiche più sentite come la congestione del traffico, l'affollamento, la sicurezza e la puntualità, dall'altro manchi una visione condivisa e una strategia coerente che permetta ai diversi attori (amministrazione comunale, gestori servizi mobilità e aziende) di mettere in campo interventi integrati per rendere possibile questo cambiamento.

AMBITO A Efficacia del sistema di mobilità

MACRO OBIETTIVO A1. Miglioramento del T.P.L.	preferenze
Più dialogo e accordo tra gestori mobilità e aziende	9
Gestione unificata del sistema T.P.L. e servizi di mobilità sostenibile	2
Potenziare il T.P.L. e integrarlo con uso bici	2
Aumento corse autobus	

MACRO OBIETTIVO A2. Riequilibrio modale della mobilità	preferenze
Integrazione e potenziamento delle reti ciclabili e del T.P.L.	8
MACRO OBIETTIVO A3. Riduzione della congestione	preferenze
Progettazione partecipata e monitoraggio dati (ITC)	6
MACRO OBIETTIVO A4. Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	preferenze
Gestione flussi di ingresso dei turisti	2
Maggiore dialogo tra grandi aziende e gestori dei servizi di mobilità	1
MACRO OBIETTIVO A5. Migliorare l'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo territoriale	preferenze
Aumentare la sinergia tra i vettori P/P	5
Favorire il modal split e i percorsi protetti	1
Diversificare gli hub	1
Aumentare il numero degli stalli sicuri per le bici	
MACRO OBIETTIVO A6. Migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano	preferenze
Dimostrare che cambiare è possibile	5
Creare una Consulta cittadina per la mobilità sostenibile	3

AMBITO B Efficacia del sistema di mobilità

MACRO OBIETTIVO B1. Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	preferenze
Incentivare uso di mezzi sostenibili nel percorso-casa-lavoro	4

AMBITO D Sostenibilità socio-economica

MACRO OBIETTIVO D1. Miglioramento dell'inclusione sociale	preferenze
---	------------

Riportare le funzioni urbane nelle aree servite	8
Incrementare i benefit e gli incentivi per i lavoratori che si muovono in modo sostenibile	8
Far tornare Venezia una città superando la monocultura turistica	2
Monitoraggio dinamico dell'utenza	
Responsabilizzare le aziende alla creazione di piani di welfare per i lavoratori	
Dialogo e accordi tra gestori T.P.L. e aziende	

6.5 Report “Muoversi per vivere la città” – 19 Settembre

Il quarto e ultimo Workshop si è tenuto presso il chiostro del museo M9 a Mestre con gli attori pubblici e privati che hanno un ruolo sociale nella città e che possono incidere nella mobilità delle persone nel tempo libero.

6.5.1 IL PROGRAMMA E I PARTECIPANTI

Incontro di avvio del percorso di elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile [PUMS] di Venezia.

Workshop rivolto ai rappresentanti di Associazioni, agli stakeholder della mobilità delle famiglie, della mobilità a tutte le età, del tempo libero, della mobilità nel Piano EBA.

Programma

15.15 - 15.30: Registrazione partecipanti;

15.30 - 16.30: Introduzione dei lavori (a cura di TPS, Società di Ingegneria incaricata della redazione del PUMS di Venezia)

- Apertura workshop - Interventi di approfondimento e best-practice:
- “Vivere la città per gli acquisti, il tempo libero e i servizi: le esperienze delle città italiane” (a cura di Fabio Gon, Studio Tandem);



- "Strade confortevoli per una mobilità attiva e sostenibile" (a cura di Stefano Munarin, Università IUAV di Venezia);
- "Coinvolgere i cittadini per una nuova mobilità nei quartieri: il caso di Gazzera" (a cura di Francesco Seneci, Net Mobility);
- "Connettere e prendersi cura degli spazi della città per migliorare la sicurezza urbana" (a cura del Dirigente della Polizia Municipale, Comune di Venezia);
- "Il ruolo della sharing mobility nella città sostenibile" (a cura di Maurizio Marchesini, Toyota);

Moderazione dell'incontro: a cura di TPS, Società di Ingegneria incaricata della redazione del PUMS di Venezia;

16.30 - 17.30: Tavoli di lavoro tematici - 1a parte: "Analisi dei bisogni e delle opportunità della mobilità a Venezia";

17.30 - 17.45: Coffee break;

17.45 - 18.30: Tavoli di lavoro tematici - 2a parte: "Obiettivi per una nuova mobilità a Venezia nel 2030";

18.30 - 19.00: Condivisione del lavoro svolto e Conclusioni.

Erano presenti 26 stakeholder:

Denominazione Ente/associazione/azienda	Denominazione Ente/associazione/azienda
ACRAG	A.C.T.V. S.P.A.
Ass. LETTURA AGEVOLATA	CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA
INU VENETO	FIAB MESTRE
CERPA ITALIA ONLUS	ACRAB
IUAV – Docente ricercatore	COMUNE DI VENEZIA - cultura
FORUM DELL'ARIA	COMUNE DI VENEZIA – Servizio musei EBA
AVM S.P.A.	COMUNE DI VENEZIA – servizio civile
R.F.I.	COMUNE DI VENEZIA - disabili



R.F.I.	COMUNE DI VENEZIA - disabili
F.S. Sistemi Urbani	GRUPPO DI LAVORO DI VIA PIAVE
Ass. DPOLAVORO FERROVIARIO	Ass. PEDALIA
COOP FORTE CARPENEDO	M9 – ICT -Building
	EVENICE

6.5.2 SINTESI DEGLI OBIETTIVI

La discussione ha evidenziato una particolare attenzione di questo gruppo di stakeholder per le esigenze di mobilità espresse dalle persone con disabilità e dagli utenti deboli quali i ciclisti. È emersa una richiesta di qualità nel disegno dei percorsi pedonali e ciclabili in ragione dell'accessibilità universale, della comunicazione e informazione adeguata e della sicurezza. In termini più generali, il tema della mobilità è stato messo in relazione diretta con quello della vivibilità, laddove è stato evidenziato il conflitto esistente tra la domanda di mobilità quotidiana dei residenti e quella dei turisti. Da ultimo questa categoria ha richiesto un maggiore coinvolgimento nelle scelte di politica pubblica dell'amministrazione sul tema della mobilità e una maggiore informazione sul processo di redazione del PUMS.

AMBITO A Efficacia del sistema di mobilità

MACRO OBIETTIVO A1. Miglioramento del T.P.L.	preferenze
Potenziare il trasporto pubblico locale	5
T.P.L. metro- tram direttrici	
MACRO OBIETTIVO A2. Riequilibrio modale della mobilità	preferenze
Progettazione e promozione della ciclabilità	4
Progettazione condivisa e attivazione di strumenti di consultazione	
MACRO OBIETTIVO A3. Riduzione della congestione	preferenze
Disegnare le infrastrutture secondo le nuove esigenze di mobilità	2

Ridurre il numero dei turisti in favore di un turismo di qualità

MACRO OBIETTIVO A4. Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	preferenze
Attivare e potenziare i sistemi di mobilità sostenibile capillare e decentrata	2
MACRO OBIETTIVO A5. Migliorare l'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo territoriale	preferenze
Intermodalità: rivedere i punti di interscambio e studiare mezzi adeguati	2
Diritto alla mobilità sostenibile dando più spazio alla mobilità attiva	
MACRO OBIETTIVO A6. Migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano	preferenze
Progettare lo spazio pubblico dedicato a tutte le persone	6
Lavorare sulla riconoscibilità dei luoghi	2

AMBITO B Efficacia del sistema di mobilità

MACRO OBIETTIVO B1. Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	preferenze
Inserire nel progetto di piano il fattore salute e sicurezza	8
Campagne educative	

AMBITO C Sicurezza della mobilità stradale

MACRO OBIETTIVO C1. Riduzione dell'incidentalità stradale	preferenze
Disincentivare l'uso delle auto	7
Maggiori risorse per la manutenzione	1
Disegno organico della segnaletica	

AMBITO D Sostenibilità socio-economica

MACRO OBIETTIVO D1. Miglioramento dell'inclusione sociale

preferenze

Piano di comunicazione inclusiva delle diverse opportunità di mobilità

3

MACRO OBIETTIVO D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza

Progettazione partecipata

4

Maggiore chiarezza e trasparenza del percorso di piano

1

Confronto con l'utenza



6.6 Quadro di sintesi dei risultati dei 4 workshop

Il quadro di sintesi dei macro obiettivi è stato elaborato dal confronto dei risultati dei singoli workshop, operando dove possibile l'accorpamento dei post-it scritti dai partecipanti. Inoltre, si è proceduto a rivedere il posizionamento di alcuni post-it assegnato dai partecipanti "a caldo" durante il workshop, nei casi in cui, ad una più attenta valutazione, è stato giudicato incoerente rispetto allo schema dei macro obiettivi.

Le priorità espresse dai partecipanti hanno generato le seguenti classifiche per ambito di interesse:

AMBITO DI INTERESSE		preferenze	%
1	A - EFFICACIA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ	164	55,41%
2	D - SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA	61	20,61%
3	B - SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE	38	12,84%
4	C - SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE	33	11,15%

A - EFFICACIA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

MACRO OBIETTIVI

		preferenze	% su ambito	% su tot
1	MACRO OBIETTIVO A2. Riequilibrio modale della mobilità	56	34%	19%
2	MACRO OBIETTIVO A1. Migliorare il T.P.L.	37	23%	13%
3	MACRO OBIETTIVO A4. Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	27	16%	9%
4	MACRO OBIETTIVO A6. Migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano	24	15%	8%
5	MACRO OBIETTIVO A3. Riduzione della congestione	13	8%	4%
6	MACRO OBIETTIVO A5. Migliorare l'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo territoriale	7	4%	2%

PROPOSTE DAI TAVOLI/OBIETTIVI SPECIFICI

			% su ambito	% su tot
1	Dare priorità al trasporto pubblico locale, potenziando le corse, prevedendo una gestione integrata con gli altri sistemi di mobilità sostenibile, come quello ciclabile, e favo-	26	16%	9%


A - EFFICACIA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

	rendo l'intermodalità (possibilità di caricare le bici sugli autobus). Prevedere, inoltre, degli incentivi che favoriscano l'utilizzo del T.P.L.			
	Riorganizzare e investire sugli hub merci e persone. Ad esempio, per la distribuzione delle merci dell'e-commerce, prevedere dei centri logistici organizzati per quartiere o "isola" nel centro storico in questo modo è possibile ridurre il numero di natanti. Inoltre, è necessario riorganizzare il trasporto merci utilizzando un sistema di prenotazioni che permetta di viaggiare sempre a pieno carico.	2	13	8% 4%
3	Migliorare il T.P.L. prevedendo forme di dialogo tra cittadini, utenti, lavoratori e imprese.	3	11	7% 4%
4	Incentivare i bicibus, pedibus e meeting point (car pooling) anche con percorsi alternativi	4	9	5% 3%
5	Integrazione e potenziamento delle reti ciclabili e del T.P.L.	5	9	5% 3%
6	Coordinare il PUMS con le regolamentazioni	6	9	5% 3%
7	Venezianizzare la terraferma, riducendo il traffico, aumentando le aree pedonalizzate, valorizzando le vie d'acqua per gli spostamenti delle persone e delle merci.	7	7	4% 2%
8	Progettazione partecipata e monitoraggio dati (ITC)	8	7	4% 2%
9	Progettare lo spazio pubblico dedicato a tutte le persone	9	7	4% 2%
10	Aumentare la sinergia tra i vettori P/P	10	6	4% 2%
11	Dimostrare che cambiare è possibile	11	6	4% 2%
12	Progettazione e promozione della ciclabilità	12	5	3% 2%
13	Aumentare i punti di interscambio tra T.P.L. e mobilità privata	13	5	3% 2%
14	Gestione dei flussi di turisti per ridurre il numero in favore di un turismo di qualità	14	5	3% 2%
15	Creare una nuova economia alternativa legata alla mobilità con vettori e nuove infrastrutture	15	4	2% 1%
16	Creare una Consulta cittadina per la mobilità sostenibile	16	4	2% 1%
17	Potenziare le infrastrutture e progettarle secondo le nuove esigenze di mobilità	17	3	2% 1%
18	Attivare e potenziare i sistemi di mobilità sostenibile capillare e decentrata	18	3	2% 1%
19	Maggiori regole, riqualificazione e rigenerazione urbana	19	3	2% 1%
20	Lavorare sulla riconoscibilità dei luoghi	20	3	2% 1%
21	Favorire il modal split e i percorsi protetti	21	2	1% 1%


A - EFFICACIA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

22	Diversificare gli hub	2	1%	1%
23	Meno automobili più verde	2	1%	1%
24	Significativi interventi infrastrutturali per la sostenibilità	2	1%	1%
25	Maggiore dialogo tra grandi aziende e gestori dei servizi di mobilità	2	1%	1%
26	Rendere più ospitali e funzionali gli spazi e i percorsi	2	1%	1%
27	Aumentare il numero degli stalli sicuri per le bici	1	1%	0%
28	Progettazione condivisa e attivazione di strumenti di consultazione	1	1%	0%
29	Operare delle scelte strategiche che affrontino il tema della mobilità come un problema complessivo con soluzioni organiche coerenti con la pianificazione territoriale	1	1%	0%
30	Maggiore coordinamento tra gli strumenti innovativi di trasporto, mettendo in rete le informazioni sul trasporto e il traffico	1	1%	0%
31	Prevedere nuovi spazi di interscambio	1	1%	0%
32	Diritto alla mobilità sostenibile dando più spazio alla mobilità attiva	1	1%	0%
33	Ritornare al parchetto di quartiere con verde diffuso	1	1%	0%

B - SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE
MACRO OBIETTIVI

		preferenze	% su ambito	% su tot
1	MACRO OBIETTIVO B2. Migliorare la qualità dell'aria	20	53%	7%
2	MACRO OBIETTIVO B1. Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	18	47%	6%
3	MACRO OBIETTIVO B3. Ridurre l'inquinamento acustico generato dai sistemi di trasporto	0	0%	0%

PROPOSTE DAI TAVOLI/OBIETTIVI SPECIFICI

			% su ambito	% su tot
1	Educazione, informazione e sensibilizzazione	9	24%	3%
2	Favorire il ricambio del parco veicoli verso sistemi di propulsione sostenibili (elettrico, ibrido, idrogeno) attraverso l'applicazione di incentivi e limitazioni di transito	7	18%	2%
3	Premialità a chi inquina di meno	5	13%	2%
4	Incentivare uso di mezzi sostenibili nel percorso-casa-lavoro	5	13%	2%



5	Prevenire gli hot spot di inquinamento	5	13%	2%
6	Incentivare forme di mobilità green	3	8%	1%
7	Infrastrutture sostenibili	3	8%	1%
8	Campagne educative	1	3%	0%

AMBITO C - SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE

MACRO OBIETTIVI		preferenze	% su ambito	% su tot
1	MACRO OBIETTIVO C1. Riduzione dell'incidentalità stradale	31	94%	10%
2	MACRO OBIETTIVO C4. Diminuire i costi sociali derivanti dagli incidenti gravi che coinvolgono gli utenti	2	6%	1%
3	MACRO OBIETTIVO C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti (Ridurre il numero generale di incidenti gravi)	0	0%	0%
4	MACRO OBIETTIVO C3. Riduzione dei costi sociali derivanti dagli incidenti	0	0%	0%

PROPOSTE DAI TAVOLI/OBIETTIVI SPECIFICI			% su ambito	% su tot
1	Inserire nel progetto di piano il fattore salute e sicurezza	9	27%	3%
2	Disincentivare l'uso delle auto	8	24%	3%
3	Migliorare la progettazione e fare interventi di riqualificazione infrastrutture	7	21%	2%
4	Mettere in sicurezza e rendere accessibili i percorsi, gli incroci e le piste ciclabili	4	12%	1%
5	Maggiori risorse per la manutenzione	2	6%	1%
6	Città a mortalità zero	2	6%	1%
7	Disegno organico della segnaletica	1	3%	0%

D - SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA

MACRO OBIETTIVI		preferenze	% su ambito	% su tot
1	MACRO OBIETTIVO D1. Miglioramento dell'inclusione sociale	32	52%	11%
2	MACRO OBIETTIVO D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	29	48%	10%



3	MACRO OBIETTIVO D3. Aumentare i posti di lavoro nel settore trasporti e mobilità e migliorare l'accesso al luogo di lavoro	0	0%	0%
4	MACRO OBIETTIVO D4. Ridurre i costi legati all'utilizzo del mezzo privato rendendo più conveniente l'uso condiviso di auto e bici e dalla mobilità ciclopedonale	0	0%	0%
PROPOSTE DAI TAVOLI/OBIETTIVI SPECIFICI			% su ambito	% su tot
1	Riportare le funzioni urbane nelle aree servite	9	15%	3%
2	Dialogo e accordi tra gestori T.P.L. e le aziende, responsabilizzando queste ultime a creare di piani di welfare per i lavoratori, incrementando i benefit e gli incentivi per i lavoratori che si muovono in modo sostenibile	9	15%	3%
3	Incentivare il Bicibus, il Pedibus e i servizi sharing	9	15%	3%
4	Pedonalizzare le aree urbane	5	8%	2%
5	Creare una rete di buone pratiche, una campagna di informazione e di sensibilizzazione	5	8%	2%
6	Realizzazione di infrastrutture di mobilità adeguate alle fasce deboli	5	8%	2%
7	Progettazione partecipata e maggiore confronto con l'utenza	5	8%	2%
8	Investimenti mirati	4	7%	1%
9	Meccanismi premianti e meccanismi per ottimizzare la mobilità	4	7%	1%
10	Far tornare Venezia una città superando la monocultura turistica	3	5%	1%
11	Maggiore chiarezza e trasparenza del percorso di piano	2	3%	1%
12	Monitoraggio dinamico dell'utenza	1	2%	0%

OBIETTIVI DEL PUMS SECONDO GLI STAKEHOLDERS (SEM)

MACROBIETTIVI TOP 10

		preferenze	%
1	A2 - Riequilibrio modale della mobilità	56	18,92%
2	A1 - Migliorare il T.P.L.	37	12,50%
3	D1 - Miglioramento dell'inclusione sociale	32	10,81%
4	C1 - Riduzione dell'incidentalità stradale	31	10,47%
5	D2 - Aumento della soddisfazione della cittadinanza	29	9,80%



6	A4 - Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	27	9,12%
7	A6 - Migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano	24	8,11%
8	B2 - Migliorare la qualità dell'aria	20	6,76%
9	B1 - Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	18	6,08%
10	A3 - Riduzione della congestione	13	4,39%

OBIETTIVI DEL PUMS SECONDO GLI STAKEHOLDERS (SEM)
OBIETTIVI SPECIFICI TOP 10

		preferenze	%
1	Dare priorità al trasporto pubblico locale, potenziando le corse, prevedendo una gestione integrata con gli altri sistemi di mobilità sostenibile, come quello ciclabile, e favorendo l'intermodalità (possibilità di caricare le bici sugli autobus). Prevedere, inoltre, degli incentivi che favoriscano l'utilizzo del T.P.L.	26	8,78%
2	Riorganizzare e investire sugli hub merci e persone. Ad esempio, per la distribuzione delle merci dell'e-commerce, prevedere dei centri logistici organizzati per quartiere o "insula" nel centro storico in questo modo è possibile ridurre il numero di natanti. Inoltre, è necessario riorganizzare il trasporto merci utilizzando un sistema di prenotazioni che permetta di viaggiare sempre a pieno carico.	13	4,39%
3	Migliorare il T.P.L. prevedendo forme di dialogo tra cittadini, utenti, lavoratori e imprese.	11	3,72%
4	Incentivare i bicibus, pedibus e meeting point (car pooling) anche con percorsi alternativi	9	3,04%
5	Integrazione e potenziamento delle reti ciclabili e del T.P.L.	9	3,04%
6	Coordinare il PUMS con le regolamentazioni	9	3,04%
7	Educazione, informazione e sensibilizzazione	9	3,04%
8	Inserire nel progetto di piano il fattore salute e sicurezza	9	3,04%
9	Riportare le funzioni urbane nelle aree servite	9	3,04%
10	Dialogo e accordi tra gestori T.P.L. e le aziende, responsabilizzando queste ultime a creare di piani di welfare per i lavoratori, incrementando i benefit e gli incentivi per i lavoratori che si muovono in modo sostenibile	9	3,04%

7 Report tavoli di lavoro degli stakeholder istituzionali

Oltre agli incontri effettuati durante la settimana europea della mobilità, il percorso partecipativo ha visto un ulteriore momento di confronto con gli stakeholder; sono stati invitati a partecipare, tramite invito, tutti quei attori pubblici e privati che rivestono un ruolo di assoluto rilievo o che rappresentano per competenza soggetti attivi nell'ambito della mobilità urbana. L'incontro con gli stakeholder istituzionale si è sviluppato attraverso due tavoli:

- il primo che ha coinvolto i cosiddetti big player individuati tra enti e autorità di gestione, operatori di trasporto e gestori di infrastrutture;
- il secondo che ha coinvolto i comuni appartenenti alla Città Metropolitana di Venezia.

Gli obiettivi dell'incontro sono:

- illustrare l'impostazione del piano e il percorso delle indagini svolto allo stato attuale;
- evidenziare le questioni strategiche e i nodi della mobilità più significativi che saranno affrontati nella stesura del piano;
- attivare un dialogo propositivo con i soggetti inviati;
- comprendere le preferenze rispetto ai macro-obiettivi del Piano definiti dalle Linee Guida Ministeriali per la redazione dei PUMS (DM del 4 agosto 2017 n°397).

7.1 Tavolo stakeholder – big player

L'incontro si è svolto il giorno 28 Ottobre presso la gli uffici della Direzione Lavori Pubblici del Comune di Venezia, edificio "ex-Carbonifera" a Mestre.

I soggetti intervenuti all'incontro (anche con più di un rappresentante) sono stati i seguenti:

Denominazione Ente/associazione/azienda	Denominazione Ente/associazione/azienda
SAVE	Arriva Veneto srl
Regione Veneto	VTP spa
AVM spa	Veritas spa
CAV spa	Università Ca' Foscari
RFI	Veneto Strade
Vanis spa	Città Metropolitana
Università IUAV	AVM
Confindustria Venezia	ATVO
Autorità Portuale Venezia AdSPMAS	AcTV
Capitaneria di porto	

L'incontro si è svolto secondo le seguenti fasi:

- Presentazione PUMS: cos'è il PUMS, sintesi delle indagini svolte, tematiche e questioni di maggior rilievo da porre alla discussione
- Le voci del tavolo: discussione aperte da parte dei partecipanti sui temi presentati e sulla mobilità urbana con richiesta di evidenziare sia le criticità sia i progetti previsti da parte dell'ente/gestori di riferimento
- Presentazione: percorso partecipativo del piano e macro-obiettivi
- Riscontro da parte dei partecipanti sui macro-obiettivi



7.1.1 QUADRO DI SINTESI DEGLI OBIETTIVI

Il quadro di sintesi degli obiettivi degli stakeholders istituzionali è frutto di una consultazione "in tempo reale" avvenuta a fine dell'incontro del 28 ottobre 2019. A ciascuno stakeholder istituzionale è stato consegnato quesito consistente in un foglio con riportati gli obiettivi del PUMS, gli stessi del questionario e dei Workshop della Settimana Europea della Mobilità, è stato quindi richiesto di selezionare tre obiettivi tra quelli presenti e riconsegnare il foglio con le preferenze. Sono stati compilati integralmente 14 richieste di preferenza relative agli obiettivi.

Le priorità espresse dai rappresentanti degli stakeholders istituzionali hanno generato le seguenti classifica per ambito di interesse:

AMBITO DI INTERESSE	preferenze	%
A - EFFICACIA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ	18	43%
B - SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE	11	26%
C - SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE	7	17%
D - SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA	6	14%

A - EFFICACIA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

MACRO OBIETTIVI

		preferenze	% su ambito	% su tot
1	MACRO OBIETTIVO A1. Migliorare il T.P.L.	8	44%	19%
2	MACRO OBIETTIVO A2. Riequilibrio modale della mobilità	4	22%	10%
3	MACRO OBIETTIVO A5. Migliorare l'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo territoriale	3	17%	7%
4	MACRO OBIETTIVO A4. Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	2	11%	5%
5	MACRO OBIETTIVO A3. Riduzione della congestione	1	6%	2%
6	MACRO OBIETTIVO A6. Migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano	0	0%	0%

B - SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE

MACRO OBIETTIVI

		preferenze	% su ambito	% su tot
1	MACRO OBIETTIVO B1. Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	7	64%	17%


B - SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE

2	MACRO OBIETTIVO B2. Migliorare la qualità dell'aria	4	36%	17%
3	MACRO OBIETTIVO B3. Ridurre l'inquinamento acustico generato dai sistemi di trasporto	0	0%	0%

AMBITO C - SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE

	MACRO OBIETTIVI	preferenze	% su ambito	% su tot
1	MACRO OBIETTIVO C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti (Ridurre il numero generale di incidenti gravi)	4	57%	10%
2	MACRO OBIETTIVO C1. Riduzione dell'incidentalità stradale	2	43%	7%
3	MACRO OBIETTIVO C3. Riduzione dei costi sociali derivanti dagli incidenti	0	0%	0%
4	MACRO OBIETTIVO C4. Diminuire i costi sociali derivanti dagli incidenti gravi che coinvolgono gli utenti	0	0%	0%

D - SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA

	MACRO OBIETTIVI	preferenze	% su ambito	% su tot
1	MACRO OBIETTIVO D1. Miglioramento dell'inclusione sociale	3	50%	7%
2	MACRO OBIETTIVO D4. Ridurre i costi legati all'utilizzo del mezzo privato rendendo più conveniente l'uso condiviso di auto e bici e dalla mobilità ciclopedonale	3	50%	7%
3	MACRO OBIETTIVO D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	0	0%	0%
4	MACRO OBIETTIVO D3. Aumentare i posti di lavoro nel settore trasporti e mobilità e migliorare l'accesso al luogo di lavoro	0	0%	0%

OBIETTIVI DEL PUMS SECONDO GLI STAKEHOLDERS (BIG PLAYER)
MACROBIETTIVI TOP 10

		preferenze	%
1	A1 - Migliorare il T.P.L.	8	19%
2	B1 - Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	7	17%
3	A2 - Riequilibrio modale della mobilità	4	10%
4	B2 - Migliorare la qualità dell'aria	4	10%
5	C2 - Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti (Ridurre il numero generale di incidenti gravi)	4	10%
6	A5 - Migliorare l'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo territoriale	3	7%
7	C1 - Riduzione dell'incidentalità stradale	3	7%
8	D1 - Miglioramento dell'inclusione sociale	3	7%
9	D4 - Ridurre i costi legati all'utilizzo del mezzo privato rendendo più conveniente l'uso condiviso di auto e bici e dalla mobilità ciclopedonale	3	7%
10	A4 - Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	2	5%

7.2 Tavolo stakeholder – Comuni Città Metropolitana

L'incontro si è svolto il giorno 28 ottobre presso l'Auditorium della sede della Città Metropolitana a Mestre, dalle ore 13,30 alle 17,30 ed era rivolto ai Sindaci e loro delegati dei Comuni della Città Metropolitana.

Erano presenti: l'ing Paolo Gabbi Dirigente Servizio Trasporti e Servizio Caccia e Pesca, ing. Roberto Di Bussolo Responsabile del Servizio Infrastrutture e Opere di riqualificazione, per TPS l'Ing. Stefano Ciurnelli, Francesca Facioli e Silvia Alba.

L'incontro organizzato in concerto con la Città Metropolitana, aveva lo scopo di presentare ai comuni il processo di piano che coinvolge il Comune di Venezia mettendo in evidenza i risultati della fase di indagine e le principali questioni emerse e di divulgare nei territori la presenza del questionario on line sul sito della Città metropolitana. Durante l'incontro è stato illustrato il coinvolgimento richiesto ai comuni, in particolare quelli limitrofi e ricevere indicazioni e stimoli per la costruzione dello scenario di riferimento del PUMS della città.

Tale incontro è stato funzionale al parallelo processo di redazione del PUMS della Città Metropolitana come momento di dialogo e confronto tra le due pianificazioni in corso.

L'incontro si è articolato secondo queste fasi:

- presentazione del PUMS di Venezia: cos'è, la sintesi delle questioni di maggior rilievo;
- raccolta di interventi da parte di Sindaci o dei loro rappresentanti sui temi che dovrebbero essere trattati nella prossima redazione del PUMS della Città Metropolitana e che possono essere utili anche alla costruzione dello scenario di riferimento del PUMS di Venezia
- riscontro da parte di partecipanti sui macroobiettivi del DM 2017.

7.2.1 QUADRO DI SINTESI DEGLI OBIETTIVI

Il quadro di sintesi degli obiettivi degli stakeholders istituzionali è frutto di una consultazione "in tempo reale" avvenuta a fine dell'incontro. A ciascuno stakeholder in rappresentanza del comune di appartenenza è stato consegnato un foglio con riportati gli obiettivi del PUMS (gli stessi del questionario e dei Workshop della Settimana Europea della Mobilità) ed è stato quindi richiesto di selezionare tre (o quattro) obiettivi tra quelli presenti e riconsegnare il foglio con le preferenze. Sono stati compilati integralmente 17 richieste di preferenza relative agli obiettivi.

Le priorità espresse dai rappresentanti degli stakeholders istituzionali hanno generato le seguenti classifica per ambito di interesse:

AMBITO DI INTERESSE	preferenze	%
A - EFFICACIA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ	18	32%
B - SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE	14	25%
C - SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE	11	20%
D - SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA	13	23%

A - EFFICACIA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

MACRO OBIETTIVI		preferenze	% su ambito	% su tot
1	MACRO OBIETTIVO A5. Migliorare l'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo territoriale	5	28%	9%
2	MACRO OBIETTIVO A4. Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	4	22%	7%
3	MACRO OBIETTIVO A1. Migliorare il T.P.L.	3	17%	5%
4	MACRO OBIETTIVO A6. Migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano	3	17%	5%
5	MACRO OBIETTIVO A2. Riequilibrio modale della mobilità	2	11%	4%
6	MACRO OBIETTIVO A3. Riduzione della congestione	1	6%	2%

B - SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE

MACRO OBIETTIVI		preferenze	% su ambito	% su tot
1	MACRO OBIETTIVO B2. Migliorare la qualità dell'aria	8	57%	14%
2	MACRO OBIETTIVO B1. Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	5	36%	9%
3	MACRO OBIETTIVO B3. Ridurre l'inquinamento acustico generato dai sistemi di trasporto	1	7%	2%

C - SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE

MACRO OBIETTIVI		preferenze	% su ambito	% su tot
1	MACRO OBIETTIVO C4. Diminuire i costi sociali derivanti dagli incidenti gravi che coinvolgono gli utenti	6	55%	11%
2	MACRO OBIETTIVO C1. Riduzione dell'incidentalità stradale	5	45%	9%
3	MACRO OBIETTIVO C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti (Ridurre il numero generale di incidenti gravi)	0	0%	0%
4	MACRO OBIETTIVO C3. Riduzione dei costi sociali derivanti dagli incidenti	0	0%	0%

D - SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA

MACRO OBIETTIVI		preferenze	% su ambito	% su tot
-----------------	--	------------	-------------	----------

D - SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA

1	MACRO OBIETTIVO D4. Ridurre i costi legati all'utilizzo del mezzo privato rendendo più conveniente l'uso condiviso di auto e bici e dalla mobilità ciclopedonale	7	54%	13%
2	MACRO OBIETTIVO D1. Miglioramento dell'inclusione sociale	5	38%	9%
3	MACRO OBIETTIVO D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	1	8%	2%
4	MACRO OBIETTIVO D3. Aumentare i posti di lavoro nel settore trasporti e mobilità e migliorare l'accesso al luogo di lavoro	0	0%	0%

OBIETTIVI DEL PUMS SECONDO GLI STAKEHOLDERS (COMUNI CM)

MACROBIETTIVI TOP 10

		preferenze	%
1	MACRO OBIETTIVO B2. Migliorare la qualità dell'aria	8	14%
2	MACRO OBIETTIVO D4. Ridurre i costi legati all'utilizzo del mezzo privato rendendo più conveniente l'uso condiviso di auto e bici e dalla mobilità ciclopedonale	7	13%
3	MACRO OBIETTIVO C4. Diminuire i costi sociali derivanti dagli incidenti gravi che coinvolgono gli utenti	6	11%
4	MACRO OBIETTIVO A5. Migliorare l'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo territoriale	5	9%
5	MACRO OBIETTIVO B1. Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	5	9%
6	MACRO OBIETTIVO C1. Riduzione dell'incidentalità stradale	5	9%
7	MACRO OBIETTIVO D1. Miglioramento dell'inclusione sociale	5	9%
8	MACRO OBIETTIVO A4. Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	4	7%
9	MACRO OBIETTIVO A1. Migliorare il T.P.L.	3	5%
10	MACRO OBIETTIVO A6. Migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano	3	5%

8 Sintesi degli obiettivi del percorso di ascolto

Per riuscire a calibrare al meglio gli obiettivi PUMS occorre avere un quadro chiaro e sintetico delle priorità date a questi nel percorso d'ascolto. Per questo si è deciso di **comparare in maniera sintetica le preferenze degli stakeholders, del questionario online e dei rappresentanti dei comuni della Città Metropolitana**. Per quanto riguarda gli Stakeholder vengono contemperati sia gli esiti dei quattro incontri della Settimana Europea della Mobilità del settembre scorso, che l'incontro con i "big Player" svoltosi il mattino del 28 ottobre 2019.

	Stakeholder	Questionario online	Stakeholder Comuni CM
A - EFFICACIA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ	54%	38%	32%
B - SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE	14%	37%	25%
C - SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE	12%	9%	20%
D - SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA	20%	16%	23%

La comparazione dei risultati permette alcune riflessioni di carattere generale:

- Anche se con qualche differenza, i tre soggetti interpellati (Stakeholders del Comune di Venezia, la cittadinanza attraverso il questionario, I rappresentanti dei Comuni della Città Metropolitana di Venezia) esprimono una **visione piuttosto condivisa delle aree e dei macro-obiettivi** a cui il PUMS è chiamato a misurarsi.
- **L'area tematica con più preferenze è di gran lunga la "A - Efficienza ed efficacia del sistema della mobilità"**, risultato che accomuna tutti e tre i soggetti. Questo risultato, rispetto anche al



peso minore attribuito alle rimanenti tre aree, suggerisce un'attenzione particolare dei soggetti interpellati verso i bisogni primari di spostamento quotidiano, che hanno quindi a che fare con una dimensione più individuale (la propria mobilità di tutti i giorni), piuttosto che di "sistema" urbano nel suo complesso (la sostenibilità ambientale ed economica, la sicurezza).

- **La seconda area tematica che attira interesse è la "B – Sostenibilità Energetica e Ambientale",** anche se con qualche differenza tra i tre diversi profili. È questo il caso degli Stakeholders, che giudica invece di maggior interesse l'area "D - Sostenibilità socio-Economica".
- **Un peso minore viene invece attribuito all'area "C – Sicurezza della mobilità stradale",** anche questo elemento condiviso tra i tre soggetti.

Nelle parti che seguono, sono invece riportate le tabelle di sintesi per i singoli macro-obiettivi all'interno della quattro aree tematiche.

A - EFFICACIA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ			
MACRO OBIETTIVO	Stakeholder	Questionario online	Stakeholder Comuni CM
A1. Migliorare il T.P.L.	13%	17%	5%
A2. Riequilibrio modale della mobilità	18%	9%	4%
A3. Riduzione della congestione	4%	3%	2%
A4. Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	9%	3%	7%
A5. Migliorare l'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo territoriale	3%	3%	9%
A6. Migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano	7%	2%	5%

Le preferenze date agli obiettivi dell'area tematica A relativa all'"efficacia del sistema di mobilità" permettono le seguenti considerazioni:

- un sostanziale **allineamento di stakeholders e questionario online**, che vedono nelle prime due posizioni A1 "il miglioramento del TPL" e il A2 "riequilibrio modale"

- **si discostano i rappresentanti della Città Metropolitana** vedono nelle prime due posizioni A5 “l’integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo sostenibile” e A4 “il miglioramento dell’accessibilità di persone e merci”.

B - SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE			
MACRO OBIETTIVO	Stakeholder	Questionario online	Stakeholder Comuni CM
B1. Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	7%	22%	9%
B2. Migliorare la qualità dell’aria	7%	14%	14%
B3. Ridurre l’inquinamento acustico generato dai sistemi di trasporto	0%	1%	2%

Le preferenze date agli obiettivi dell’area tematica B relativa alla “sostenibilità energetica ed ambientale” permettono le seguenti considerazioni:

- un sostanziale allineamento tra stakeholders e rappresentanti dei comuni della CM per l’individuazione come **priorità B2 “il miglioramento della qualità dell’aria”**
- **diversa la sensibilità proveniente dai questionari online**, infatti è netta preferenza relativa alla B1 “riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili”

C - SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE			
MACRO OBIETTIVO	Stakeholder	Questionario online	Stakeholder Comuni CM
C1. Riduzione dell’incidentalità stradale	10%	6%	9%
Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti (Ridurre il numero generale di incidenti gravi)	1%	1%	0%
C3. Riduzione dei costi sociali derivanti dagli incidenti	0%	0%	0%
C4. Diminuire i costi sociali derivanti dagli incidenti gravi che coinvolgono gli utenti	1%	2%	11%

Le preferenze date agli obiettivi dell’area tematica C relativa alla “sicurezza della mobilità stradale” permettono le seguenti considerazioni:



- Sia per stakeholders che per il questionario online la priorità è C1 “la riduzione dell’incidentalità stradale” con in seconda battuta C4 “la riduzione dei costi sociali derivanti dagli incidenti gravi che coinvolgono gli utenti
- L’obiettivo C4 sulla riduzione dei costi sociali dei gravi incidenti è invece la preferenza netta dei Comuni della Città Metropolitana
- Occorre rilevare come sia negli incontri con gli stakeholders che durante la somministrazione dei questionari **frequentemente sia stato osservato come nell’obiettivo C1 possano essere implicitamente compresi C3 e C4**, in quanto la riduzione dell’incidentalità inevitabilmente avrà delle ricadute positive sui costi sociali degli incidenti. Tale interpretazione condivisa è probabilmente alla base di talune differenze nella preferenza a seconda dell’interpretazione; **si auspica in futuro da parte del ministero una formulazione più chiara e netta degli obiettivi della sezione C** così da evitare questa discrezione interpretativa nelle risposte.

D - SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA

MACRO OBIETTIVO	Stakeholder SEM	Questionario online	Stakeholder Comuni CM
D1. Miglioramento dell’inclusione sociale	11%	4%	9%
D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	10%	4%	2%
D3. Aumentare i posti di lavoro nel settore trasporti e mobilità e migliorare l’accesso a luogo di lavoro	0%	1%	0%
D4. Ridurre i costi legati all’utilizzo del mezzo privato rendendo più conveniente l’uso condiviso di auto e bici e dalla mobilità ciclopedonale	0%	7%	13%

Le preferenze date agli obiettivi dell’area tematica D relativa alla “sostenibilità socio-economica” permettono le seguenti considerazioni:

- I rappresentanti dei comuni della **CM e il questionario online vedono nella D4** “riduzione dei costi legati all’utilizzo del mezzo privato” **l’obiettivo prioritario e solo in seconda battuta il D1** “miglioramento sociale”
- Gli **stakeholders** si differenziano dagli altri due soggetti ponendo **al primo posto D1** “il miglioramento dell’inclusione sociale”



Infine, per una valutazione degli esiti completa proponiamo il confronto dei primi cinque obiettivi assoluti per stakeholders, questionario online e rappresentanti dei Comuni della Città metropolitana.

	Stakeholder	Questionario online	Città Metropolitana
1° posto	A2. Riequilibrio modale della mobilità	B1. Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	B2. Migliorare la qualità dell'aria
2° posto	A1. Migliorare il T.P.L.	A1. Migliorare il T.P.L.	D4. Ridurre i costi legati all'utilizzo del mezzo privato
3° posto	D1. Miglioramento dell'inclusione sociale	B2. Migliorare la qualità dell'aria	C4. Diminuire i costi sociali derivanti dagli incidenti gravi che coinvolgono gli utenti
4° posto	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale	A2. Riequilibrio modale della mobilità	A5. Migliorare l'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo territoriale
5° posto	A4. Migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci	D4. Ridurre i costi legati all'utilizzo del mezzo privato	B1. Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili

Dalla tabella di raffronto emergono le seguenti considerazioni:

- Il **miglioramento del TPL** (A1) e il tema A relativo "all'efficacia della mobilità" sono degli obiettivi prioritari
- Il **miglioramento della qualità dell'aria** (B2) è un obiettivo molto importante emerso sia dal questionario online che dalla Città Metropolitana con la massima preferenza di quest'ultima.
- Per il Questionario online e i rappresentanti della Città metropolitana è comunque **molto importante D4 "la riduzione dei costi legati al mezzo privato" combinato con B1** e cioè la "riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili".
- Da segnalare come D1 e cioè **"il miglioramento dell'inclusione sociale" sia molto importante per gli stakeholders.**