

# Bologna si Muove

Documento di indirizzi strategici per il  
Piano della Mobilità Provinciale - PMP

approvato dalla Giunta Provinciale l'undici aprile duemilasei



Il PMP, un piano strategico come strumento per il governo della mobilità provinciale .....	7
I piani operativi: Piano della Viabilità Extraurbana e Piano di Bacino del trasporto pubblico .....	8
Le procedure.....	9
Il Documento di indirizzi strategici .....	9
<b>Criticità ed opportunità .....</b>	<b>11</b>
Criticità.....	11
Opportunità.....	16
<b>Obiettivi e Condizioni .....</b>	<b>21</b>
Conseguire la progressiva attuazione del PTCP .....	21
Raggiungere la condivisione e la cooperazione a livello istituzionale.....	21
Reinternalizzare i costi del trasporto .....	24
Favorire la diversione modale e l'intermodalità.....	25
Accelerare il processo di attuazione del SFM .....	26
Definire le priorità degli interventi stradali.....	26
Predisporre una rete stradale rispondente alle caratteristiche del contesto territoriale.....	27

# **Le 10 scelte strategiche ..... 28**

<b>Bologna, nodo della rete europea dei trasporti .....</b>	<b>29</b>
<b>Un nuovo impulso alla realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano.</b>	<b>30</b>
<b>Tre stazioni per la città di Bologna.....</b>	<b>37</b>
<b>Il trasporto pubblico nella città di Bologna.....</b>	<b>40</b>
<b>L'integrazione del trasporto pubblico provinciale .....</b>	<b>42</b>
<b>La comunità di Bologna protagonista nella programmazione dei servizi ferroviari .....</b>	<b>43</b>
<b>La Nuova Tangenziale di Bologna e il Passante Nord .....</b>	<b>45</b>
<b><i>Road pricing</i> per il trasporto pubblico: la perequazione di corridoio.....</b>	<b>47</b>
<b>Intermedia di Pianura e viabilità trasversale: una rete integrata.....</b>	<b>49</b>
<b>La logistica.....</b>	<b>51</b>

## Premessa

Il disegno di organizzazione e programmazione territoriale che abbiamo indicato con il PTCP, propone una visione unitaria e strategica delle scelte di sviluppo territoriale, di tutela ambientale e di pianificazione dei trasporti, mettendo in luce le forti interdipendenze che ognuno di questi ambiti ha con gli altri.

Il sistema policentrico che si configura, la “Città di Città”, garantisce qualità urbana ed ambientale, sviluppo economico e coesione sociale, se è sorretto da un efficiente, coerente e coordinato sistema di politiche, infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e delle cose.

Sono infatti le scelte sui temi della mobilità che costituiscono un passaggio fondamentale per sostanziare una coerente attuazione degli indirizzi del PTCP e rafforzare la funzione di programmazione e coordinamento della Provincia, per mantenere e consolidare quella dimensione unitaria che supera la tradizionale visione che concentra sull’area urbana le criticità e le ipotesi di soluzione, assumendo l’intero territorio provinciale come ambito di analisi e di intervento.

Con il PMP esprimiamo la volontà di condurre a coerenza il riordino delle reti che nel PTCP abbiamo indicato e che è sostenuto da un sostanziale consenso interistituzionale, fornendo un inquadramento unitario ai “grandi progetti”, quali il SFM, l’AV/AC, il Passante Autostradale Nord, la rete del trasporto pubblico urbano di Bologna e alle azioni immateriali di mobilità, come l’integrazione tariffaria o la riorganizzazione del TPL, coordinando questo processo con la programmazione di altri ambiti, i piani per la qualità dell’aria e quello per la sicurezza stradale, che sulla mobilità incidono e da essa traggono motivi.

Il Piano della Mobilità Provinciale, che inizia il suo iter con l’adozione di questo documento di indirizzi, si pone quindi come progetto strategico che cerca di unire l’orizzonte temporale medio-lungo della programmazione, con quello del cadenzamento operativo delle scelte – coerente con il quadro delle risorse disponibili e frutto di una condivisa griglia delle priorità che dovremo costruire – che viene esplicitato

con i Piani operativi che lo accompagnano e che sono, del PMP, elementi costitutivi ed attuativi, in un quadro organico intersettoriale.

Un processo ambizioso e di grande rilevanza che deve considerare parte integrante del suo divenire, la partecipazione e la concertazione con tutti i soggetti interessati, a partire dal sistema degli Enti Locali, perché il suo valore programmatico e pianificatorio possa affermarsi come frutto di una progettazione coordinata e condivisa.

Il documento di Indirizzi strategici che proponiamo è quindi da considerare come il contributo che la Provincia offre al confronto per instradare positivamente l'apertura della Conferenza di pianificazione che dovrà portare all'adozione e, successivamente, all'approvazione definitiva del PMP.

Quella che esprimiamo in questo documento è una visione unitaria, organica e coordinata, che ha il compito di indicare limiti ed opportunità, ambiti e settori di intervento che consideriamo prioritari, obiettivi e standard che riteniamo qualificanti per determinare il successo del lavoro che avviamo.

Uno strumento di lavoro, prima di tutto, ma anche il corretto esercizio di una funzione che alla Provincia è attribuita e alla quale non vogliamo abdicare.

La consapevolezza che un'ampia condivisione politica delle principali scelte di assetto futuro dei sistemi e dei servizi per la mobilità nel nostro territorio è la condizione necessaria per agire con efficacia e tempestività sui nodi irrisolti della mobilità metropolitana, per rimuovere le criticità locali e sovra locali ormai cronicizzate e per aprire una nuova prospettiva di sviluppo, garantendo il diritto ad una migliore qualità ambientale e il diritto alla mobilità dei cittadini, è il sentimento che ci muove e che animerà il massimo impegno che dobbiamo garantire per raggiungere questo obiettivo.

**Giacomo Venturi**

**Assessore alla Pianificazione Territoriale e ai Trasporti**

## **Il PMP, un piano strategico come strumento per il governo della mobilità provinciale**

Il Piano della Mobilità Provinciale si configura quale strumento di programmazione strategica di medio-lungo periodo che, mutuando i propri contenuti fondamentali dal PTCP, integra i diversi livelli della pianificazione in un unico quadro di coerenza, collocandosi a valenza sovracomunale tra il PTCP e il livello comunale composto dai Piani Strutturali Comunali (PSC) e dai Piani Urbani del Traffico (PUT).

Dopo l'approvazione del PTCP, si è riconosciuta l'esigenza di un piano di accentuato carattere programmatico, che conducesse a coerenza le diverse intenzioni progettuali di riordino del quadro delle reti, finalmente approvato, dopo anni di lavoro e confronto politico, ad un sostanziale consenso interistituzionale, e che stabilisse priorità e scadenze del relativo quadro di attuazione e gestione dei servizi di mobilità pubblica e privata.

Il PMP nasce infine dalla volontà di inquadrare in un unico strumento di programmazione i "grandi progetti" (Passante Nord, SFM, AV, rete portante del trasporto pubblico urbano di Bologna, ecc.) e le azioni immateriali di mobilità (integrazione tariffaria, messa a sistema e riorganizzazione della rete di TPL), cogliendone relazioni, propedeuticità, fasatura, per affrontare al meglio una delle sfide più cruciali per la società urbana contemporanea, coordinando/integrando questo ambito di programmazione con quelli di altri settori – Piano della Sicurezza Stradale e Piano di Gestione della Qualità dell'Aria – direttamente connessi con i temi della mobilità.

L'ambito in cui agiranno le politiche e le azioni del PMP è esteso all'intero territorio provinciale. Questa scelta intende superare la tradizionale focalizzazione sulla conurbazione bolognese e porre al centro dell'azione pianificatoria la mobilità provin-

ziale nel suo complesso, riconoscendo da un lato l'importanza che il capoluogo, con i suoi poli funzionali ed il suo consolidato ruolo attrattore, riveste rispetto all'intero sistema provinciale, e dall'altro le peculiarità locali e le nuove emergenze del territorio che richiedono un'attenzione particolare volta a garantire uno sviluppo equo ed equilibrato dei diversi ambiti: la montagna come la pianura, la conurbazione centrale bolognese come il circondario imolese.

## **I piani operativi: Piano della Viabilità Extraurbana e Piano di Bacino del trasporto pubblico**

PdB e PTVE sono al contempo elementi costitutivi e strumenti attuativi del PMP e affrontano in modo specialistico la riorganizzazione del sistema della mobilità extraurbana secondo un approccio prettamente operativo.

Le finalità del PTVE sono dichiarate nell'art. 36 del D.Lgs. 30/04/1992 n.285 "Nuovo codice della strada", che ha istituito lo strumento affidandone la predisposizione alle Province: "ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi".

Obiettivo del Piano di Bacino del trasporto pubblico è invece la definizione di dettaglio della rete e dei programmi di esercizio dei servizi minimi di TPL di competenza provinciale, dei servizi aggiuntivi e speciali, integrati con il SFM. Il D. Lgs. 422/97 (e successive modifiche) attribuisce alle Province la competenza rispetto alla loro redazione ed approvazione, introducendo rispetto alla legge 151/81 la necessità che le Regioni tengano conto dei PdB nella redazione dei Piani Regionali dei Trasporti.

## **Le procedure**

A norma dell'art. 10, comma 4 della L.R. n. 20/2000 il Piano della Mobilità deve essere predisposto ed approvato nel rispetto delle previsioni dei piani sovraordinati (PRIT) e degli obiettivi strategici e delle scelte del piano generale del medesimo livello di pianificazione (il PTCP), sviluppando e specificando gli obiettivi prestazionali di settore ivi stabiliti.

In considerazione della sua natura di piano settoriale con valenza pianificatoria e di programmazione, inoltre, occorre considerare, quale parte integrante e sostanziale del processo di elaborazione dello stesso, la costante partecipazione e concertazione con gli enti locali e territoriali, le Associazioni economiche e sociali e le altre amministrazioni interessate. Per quanto sopra esposto, la disciplina applicabile al procedimento di approvazione del Piano della mobilità provinciale è quella prevista dall'art. 27 della L.R. n. 20/2000, attraverso l'apertura della Conferenza di Pianificazione, per la discussione del Documento Preliminare, propedeutica all'adozione del Piano e al successivo iter di approvazione definitiva.

Il Piano della Viabilità Extraurbana ed il Piano di Bacino sono entrambi strumenti di valenza attuativa rispetto alle previsioni del Piano della Mobilità, e considerato che per l'approvazione degli stessi non è prevista, dalla normativa in materia, alcuna procedura specifica, si rimanda a quanto previsto dall' art. 6, comma 2 della L.R. n. 30/1998 (Accordi di Programma).

## **Il Documento di indirizzi strategici**

In vista dell'apertura della discussione in sede di Conferenza di Pianificazione e considerando la grande complessità dell'impresa, la Giunta della Provincia di Bologna ritiene non solo utile ma anche indispensabile indicare una "vision" di partenza, attraverso la redazione del presente "Documento di indirizzi strategici", finalizzata a definire i limiti e gli obiettivi dell'impresa e a fornire il primo quadro sintetico delle principali scelte strategiche e delle opzioni programmatiche, che intende proporre ai

referenti ed agli interlocutori del Piano, propedeutico alla redazione del Documento Preliminare.

L'obiettivo che si vuole perseguire è una ampia intesa sulle principali scelte progettuali e su un assetto più equilibrato ed efficiente per la mobilità provinciale nei prossimi anni. Il "Documento di indirizzi strategici" è quindi uno strumento di lavoro per avviare il necessario confronto su temi così determinanti per il futuro di Bologna; una proposta che la Giunta provinciale propone alle intese con la Regione, con i Comuni e le loro Associazioni, con il Capoluogo, con le Province e le Città della regione, con le Associazioni imprenditoriali e i Sindacati, con l'Università, con gli Enti di gestione dei principali poli funzionali (Aeroporto, Fiera, Ospedali, ecc.), la Camera di Commercio, gli Istituti di Ricerca, le Autonomie scolastiche, l'Associazionismo democratico.

Un'ampia condivisione politica delle principali scelte di assetto futuro dei sistemi e dei servizi per la mobilità nel nostro territorio è la condizione necessaria per agire con efficacia e tempestività sui nodi irrisolti della mobilità metropolitana, per rimuovere le criticità locali e sovralocali ormai cronicizzate e per aprire una nuova prospettiva di sviluppo, garantendo il diritto ad una migliore qualità ambientale e il diritto alla mobilità dei cittadini. La Provincia di Bologna si adopererà fornendo il massimo sforzo per ottenere questo obiettivo.

# Criticità ed opportunità

## Criticità

### La carenza di una pianificazione integrata

L'assenza di una prassi pianificatoria che integri i temi dello sviluppo territoriale ed urbanistico con quelli infrastrutturali e trasportistici ha provocato un eccessivo sfasamento tra l'evoluzione dei processi di distribuzione della popolazione e delle funzioni economiche e la realizzazione delle infrastrutture e dei servizi a supporto dei nuovi assetti. L'apparente inconciliabilità tra i tempi e gli strumenti di pianificazione del territorio con quelli dei trasporti causa un'insufficienza nel livello di accessibilità alle aree urbane oltre che un'inefficiente e costosa prassi che tenta di "inseguire", caso per caso con nuove infrastrutture di mobilità, dinamiche socio-economiche incoerenti con esse.

### Dispersione insediativa e congestione dell'area centrale: crisi del sistema della mobilità

L'area centrale di Bologna ha subito negli ultimi decenni un processo di addensamento/accentramento di attività terziarie e di servizi rari con conseguente incremento esponenziale della domanda di mobilità ed un generale peggioramento delle condizioni di funzionamento della rete stradale e dei servizi di trasporto pubblico.

Contemporaneamente a ciò, si è sviluppato il fenomeno della diffusione della popolazione e degli insediamenti dall'area centrale verso i centri minori e il territorio rurale, in modo indifferenziato e poco selettivo, in quantità molto consistenti. Ciò ha

incrementato in modo massiccio la domanda di mobilità dei residenti e le distanze percorse, creando una oggettiva difficoltà di servire tali spostamenti con il trasporto pubblico tradizionale. La rete stradale ha quindi raggiunto, a causa dello sviluppo insediativo di tipo diffusivo, livelli di congestione altamente critici, in particolare lungo le principali direttrici della viabilità provinciale e sul sistema tangenziale di Bologna.

#### *Elevati livelli di inquinamento atmosferico*

Dal punto di vista ambientale, da alcuni anni le concentrazioni nell'aria di polveri sottili (PM10 e PM2,5), biossido di azoto, benzene, ozono, sostanze inquinanti responsabili di un riconosciuto impatto sulle condizioni di vita e la salute dell'uomo, si avvicinano e spesso superano i valori limite fissati dalla legge in diverse aree del territorio della provincia di Bologna. Le criticità in tema di qualità dell'aria e di inquinamento acustico non sono più ascivibili ai soli comuni dell'area centrale e della prima cintura, estendendo oltre la conurbazione centrale verso larga parte della provincia tali impatti che vedono quale determinante principale la mobilità privata.

#### *Concentrazione dei traffici autostradali sul nodo di Bologna*

Il nodo autostradale di Bologna rappresenta una grave criticità a scala nazionale, con bassi livelli di servizio che da un lato aggravano lo stato della qualità dell'aria in territorio bolognese e dall'altro generano una congestione cronica dei flussi di scambio tra la città, la provincia e il territorio nazionale. Il tratto autostradale bolognese è interessato da un traffico annuo di 79 milioni di veicoli, con una percentuale di veicoli pesanti pari al 25%. Il 45% dei veicoli attraversa il territorio provinciale, mentre il 55% del traffico autostradale ha destinazioni interne al territorio bolognese. Dal 2000 al 2004 i veicoli transitati sul tratto bolognese hanno subito, per le diverse tratte, un aumento medio che varia tra l'8% e il 16%;. in particolare i veicoli pesanti sono aumentati da 18 a 21 milioni di unità.

### Una stazione non più rispondente alle esigenze

La stazione di Bologna è interessata quotidianamente da circa 240 arrivi/partenze di treni della lunga percorrenza e da oltre 800 arrivi/partenze di treni del trasporto regionale; nel 2004 sono stati stimati tra arrivi e partenze oltre 80.000 passeggeri, di cui 35.000 di scambio con altre regioni. Realizzata la linea di Alta Velocità, i passeggeri che transiteranno per la stazione centrale di Bologna saranno 150.000. Si tratta di uno nodo ferroviario di primaria importanza, sia per il traffico nazionale che per quello regionale e locale, a cui non corrisponde un'infrastruttura in grado di rispondere alle esigenze dei passeggeri e di assolvere ad un ruolo urbano soddisfacente.

Inoltre, la realizzazione del Progetto Alta Velocità e della stazione sotterranea nell'area nord del fascio binari della stazione centrale implica per alcuni anni una fase di cantiere molto impegnativa nell'area coinvolta dall'intervento; tale intervento riduce la capacità complessiva della stazione centrale provocando, nel transitorio, una situazione di affanno per la circolazione dei treni e per il funzionamento del Servizio Ferroviario Metropolitano.

### Carenza di fondi per il trasporto pubblico e per finanziare i progetti su ferro

Le difficoltà ormai croniche della finanza pubblica e dei trasferimenti dallo Stato verso Regioni ed Enti locali hanno provocato negli ultimi anni una progressiva riduzione in termini reali dei fondi destinati al trasporto pubblico locale; tale tendenza è stata in parte contrastata attraverso un crescente impegno finanziario da parte della Regione, impegno che pare difficilmente sostenibile nel lungo periodo. Esistono quindi difficoltà crescenti a sostenere livelli di servizio elevati in un contesto di forte crescita delle richieste di trasporto pubblico da parte delle diverse aree del territorio. La carenza dei finanziamenti pesa in maniera ancora più determinante sulla possibilità di realizzare i progetti ferroviari previsti e di offrire nuovi e più significativi servizi di mobilità pubblica e privata.

### Basso livello d'integrazione e coordinamento tra i diversi sistemi di TPL

L'integrazione fra i diversi sistemi e servizi di trasporto pubblico è ancora un obiettivo lontano da raggiungere. Il coordinamento intermodale non solo pubblico-privato ma anche pubblico-pubblico soffre di sovrapposizione di servizi non più sostenibili. Vi sono infatti alcune direttrici che mantengono la presenza di servizi sia autobus che ferroviari a scapito della competitività del servizio e della sua gestione economica. D'altro canto si rileva la mancanza di utili servizi autobus trasversali, di collegamento est-ovest che svolgano un ruolo di adduzione alle fermate SFM. Così come risultano carenti anche i servizi di collegamento intervallivi per il territorio di montagna. Questa criticità è dovuta alla mancata pianificazione e programmazione dei servizi di TPL per bacini territoriali.

### Difficoltà per il servizio su gomma di garantire livelli di servizio buoni in mancanza di spazi dedicati

Il Trasporto Pubblico su gomma accusa una progressiva difficoltà di circolazione dovuta all'aumento del livello di congestione della rete stradale e alla mancanza di adeguate politiche di preferenziazione sui percorsi sia urbani che extraurbani. Le gravose condizioni di circolazione dei mezzi pubblici, comportano da un lato l'aumento dei costi di esercizio e dall'altro il peggioramento del livello di servizio sia in termini di tempi di percorrenza sia di regolarità e puntualità.

Le richieste di risolvere esigenze locali con nuovi servizi producono risposte caso per caso e disorganiche che comportano il venir meno degli effetti sinergici ottenibili con un coordinamento sistematico delle stesse richieste causando un aumento complessivo dei costi e ad una offerta di servizi confusa e poco organica.

### Crescita dell'incidentalità

Dal punto di vista della sicurezza stradale, i tassi di incidentalità relativi alla provincia di Bologna sono ancora molto distanti dai valori obiettivo che il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale ha posto (riduzione entro il 2010 del 50% del numero medio di vittime del triennio 2002-2004). Nel 2004 gli incidenti stradali hanno causato

la morte di 121 persone e il ferimento di 7.303, con un costo sociale di 706 milioni di euro, pari a 11 volte la spesa annua dell'Amministrazione provinciale nel settore viabilità (Fonte: Piano Provinciale per la Sicurezza Stradale – Linee Guida). Il tasso di mortalità è pari a 12,8 morti per 100.000 abitanti, il tasso di ferimento a 773,4 feriti per 100.000 abitanti; entrambi i valori sono inferiori a quelli relativi alla regione Emilia Romagna, ma significativamente superiori (+28/29%) ai valori nazionali.

### La crescita del movimento merci

Il principale polo per la logistica intermodale della Provincia di Bologna è l'Interporto, di rilevanza internazionale, con una movimentazione merci di circa 4 milioni t/anno di cui il 45% su ferro (circa una decina di treni/giorno sia in origine che in destinazione). La ricaduta sulla rete stradale circostante può quantificarsi in un flusso medio giornaliero di circa 4.000 camion che vanno ad aggravare la funzionalità del nodo costituito dall'A13, dalla SP3 trasversale di pianura, dalla SP4 Galliera e dalla Sp45 Saliceto, già oggi altamente congestionate. Alla criticità del nodo concorre anche la presenza del Centergross con circa 5.000 veicoli commerciali/giorno e 3.500.000 tonnellate di merci movimentate l'anno. Vi sono poi le piattaforme logistiche del Centro Agroalimentare CAAB e dell'Aeroporto Marconi. Il primo movimentava circa 380.000 t/anno con un flusso medio giornaliero di circa 500 veicoli commerciali, mentre l'Aeroporto movimentava circa 25.000 t/anno.

Il patrimonio di cultura logistica regionale e provinciale, pur ricco di saperi e di capacità professionali, tende però ad essere disperso tra diversi "poli" di piccola e media dimensione, a causa della polverizzazione della domanda di trasporto legata al sistema delle piccole e medie imprese; ciò comporta una notevole crescita dei flussi di mezzi pesanti, erratici sulla rete stradale locale, causa di congestione, problemi ambientali e disfunzioni economiche. Le scelte insediative diffuse della micro e media logistica avvenute nello scorso decennio, fino ai giorni nostri, sono fra le cause della congestione della rete stradale. In questo quadro, le grandi infrastrutture logistiche emergono con difficoltà.

### Una crescente difficoltà a spostarsi a piedi ed in bicicletta

La mobilità non motorizzata risulta essere non solo un diritto da garantire a tutti i cittadini, ma anche una necessità affinché il sistema di mobilità che si vuole realizzare sia realmente integrato. Le difficoltà oggi esistenti per coloro che si spostano a piedi e in bicicletta sono un limite oggettivo anche per l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico. Incroci insicuri, promiscuità con i mezzi motorizzati, assenza di continuità di percorsi protetti spesso in conflitto con una rete viaria impermeabile (rotonde, incroci sfalsati, doppie carreggiate, ecc.), mancata dotazioni di servizi nei principali recapiti (stazioni, scuole, ospedali, centri direzionali, centri sportivi e sociali, aree produttive, ecc.) sono le principali criticità esistenti e alle quali la pianificazione della mobilità provinciale e comunale dovrà dare soluzioni adeguate.

## **Opportunità**

### Una fase di pianificazione condivisa

Oggi esiste una grande opportunità amministrativa da cogliere: si tratta della contestuale predisposizione degli strumenti della pianificazione urbanistica da parte della gran parte delle amministrazioni comunali.

Attualmente, il Nuovo Circondario Imolese e tutte le Associazioni e Unioni di Comuni (tranne quella dell'Alta e Media Valle del Reno) sono impegnate nell'elaborazione del Piano Strutturale Comunale (PSC) in forma associata. In totale si tratta di ben 46 Comuni ai quali va aggiunto il Comune di Bologna, il quale, attraverso l'istituzione del "Comitato Interistituzionale per l'elaborazione dei PSC in forma associata", promosso dalla Provincia di Bologna, è pienamente coinvolto in questo straordinario processo di pianificazione coordinata che non ha uguali nel panorama nazionale. Si tratta di un'occasione unica per garantire coerenza fra le diverse scelte di sviluppo dell'area metropolitana di Bologna, nel rispetto dell'autonomia comunale,

affinchè siano realmente perseguiti gli obiettivi di sostenibilità territoriale, ambientale, infrastrutturale ed economica.

L'operazione di redazione dei PSC associati richiede dunque che la Provincia, attraverso la redazione del PMP, si assuma la funzione di coordinamento ed integrazione delle istanze locali all'interno della visione di area vasta indicata dal PTCP. Con il Piano della Mobilità, sarà possibile che i Comuni compiano scelte di sviluppo insediativo coerenti con il sistema della mobilità metropolitana, al fine di creare un sistema territoriale efficiente e ambientalmente più salubre di quello oggi esistente.

Va ricordato che il ruolo del PMP è intermedio tra la pianificazione territoriale (PTCP e PGQA) e il livello comunale di PSC e PUT. In particolare, si vuole in questa sede affermare lo stretto rapporto che il PMP assume rispetto agli indirizzi espressi con il PGQA, dando sostanza alle principali politiche ivi contenute.

#### Una pianificazione di processo

La scelta di operare la pianificazione dei trasporti provinciale affidandola ad un piano strategico di lungo periodo e a due piani operativi di breve periodo, che ne attuino in maniera puntuale e mirata le scelte, risponde all'esigenza ed alla volontà di dare l'avvio ad un processo di pianificazione che entri nel concreto delle decisioni che verranno assunte, e che operi una programmazione credibile dei tempi e delle risorse per la realizzazione degli interventi. La redazione dei due piani operativi di durata triennale consente infatti un monitoraggio delle azioni intraprese ed una ricalibrazione delle scelte coerentemente con il reale sviluppo delle condizioni finanziarie e amministrative che nel tempo si creeranno. Non più quindi una pianificazione astratta di durata temporale indefinita, ma strumenti di efficacia e monitoraggio per adattare in tempi rapidi le scelte di pianificazione della mobilità alle modificazioni che la realtà spesso impone.

#### Bologna come nodo strategico autostradale e ferroviario

Il ruolo che il nodo trasportistico bolognese svolge nel panorama nazionale ha costituito nel passato, così come nel presente, un'occasione di sviluppo economico,

sociale e culturale. In tempi più recenti, questo ruolo è però risultato anche un aggravio per le comunità locali in termini di congestione da traffico privato e di conseguenza di qualità ambientale con gravi conseguenze sanitarie. Nello scorso decennio, a fronte di un progetto di valenza nazionale quale l'Alta Velocità ferroviaria, la comunità bolognese fu in grado di coglierne l'occasione non solo per i vantaggi sul panorama dei collegamenti nazionali ed internazionali, ma anche per quelli locali istituendo, insieme al Ministero dei Trasporti e alla Regione, il Servizio Ferroviario Metropolitano. La necessità che oggi si pone di risolvere la congestione del nodo autostradale, richiede un'altrettanta lungimiranza progettuale perché quella soluzione sia efficace anche per le problematiche di mobilità locale. La Provincia di Bologna, in accordo con il Comune, la Regione e il Ministero delle Infrastrutture, ha già indicato il Passante Autostradale Nord come il progetto capace di rispondere a tali esigenze.

#### La riforma del settore del Trasporto Pubblico Locale

Il passaggio dal regime della concessione a quello dell'affidamento dei servizi di TPL tramite procedura concorsuale e gestione di un contratto di servizio, rafforza la strada ad un'assunzione da parte dell'Amministrazione Provinciale di quel ruolo di pianificazione delle reti e dei servizi che sin ora è stato in parte delegato impropriamente al gestore dei servizi, e che invece può essere più efficacemente svolto dall'amministrazione pubblica. L'apertura al mercato regolato porterà, da un lato ad un unico contratto di servizio, relativo al complesso dei servizi urbani, suburbani ed extraurbani, e dunque garanzia di omogeneità e integrazione sul bacino; dall'altro porterà uno stimolo alla crescita dimensionale ed industriale delle imprese operanti nella gestione dei servizi in ambito regionale

#### La realizzazione dell'AV

In alcune parti del territorio nazionale è già entrato a regime il servizio ferroviario di Alta Velocità. Entro il 2009 anche la tratta Roma – Milano entrerà in esercizio consentendo all'area metropolitana di Bologna di consolidare e incrementare il ruolo di nodo strategico sotto il profilo trasportistico. Ciò comporterà per la nostra comunità

che alcune delle funzioni eccellenti oggi esistenti (Fiera, Aeroporto, Università, sistema ospedaliero, ecc.) saranno ancor più accessibili e quindi appetibili per l'utenza nazionale ed internazionale. Bologna, in questo senso, potrà essere recapito di nuovi investimenti pubblici e privati che rafforzeranno il proprio importante posizionamento nel panorama nazionale ed europeo.

#### *Nuovi spazi per il trasporto locale SFM*

Il completamento dei lavori dell'Alta Velocità consentirà di incrementare notevolmente la capacità della stazione centrale, che nell'arco della fascia maggiormente critica delle due ore di punta del mattino potrà gestire fino a 29 movimenti di treni della lunga percorrenza rispetto ai 18 dello stato attuale, riservando comunque gran parte dei binari in superficie ai treni del trasporto locale. Ciò risolverà l'attuale interferenza a favore della regolarità d'esercizio.

#### *Una nuova fase per la Stazione centrale*

Lo scorso autunno, il Comune di Bologna e la Provincia hanno promosso, insieme a RFI e la Regione Emilia-Romagna, un tavolo tecnico per la predisposizione del lay out della nuova grande stazione centrale di Bologna. Essa dovrà avere una configurazione tale da: consentire agevolmente il notevole incremento di traffico passeggeri previsto con l'attivazione dell'Alta Velocità; permettere il regolare esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitano; rispondere alle nuove esigenze dell'utenza ferroviaria in materia di servizi per il tempo libero, spazi per meeting e convegni, commercio, accoglienza, ecc; svolgere un ruolo attivo nel contesto urbano connettendo la zona residenziale della Bolognina con l'area del centro storico; prevedere nelle aree ferroviarie dismesse funzioni terziarie e direzionali che trovino nella vicinanza con la stazione centrale un'occasione di efficienza trasportistica senza eguali nel territorio provinciale e regionale. La stazione centrale di Bologna dovrà assumere il ruolo di principale piattaforma intermodale del territorio metropolitano e regionale.

### Un aeroporto di livello europeo

Rispetto al posizionamento nel sistema aeroportuale nazionale, Bologna ha recentemente aumentato la propria competitività grazie all'allungamento della pista di volo dell'aeroporto Marconi a 2.800 m. L'intervento ha consentito lo sviluppo del traffico a lungo raggio con collegamenti fino a 5.000 miglia nautiche e il raggiungimento dello status di terzo aeroporto intercontinentale italiano. Il Marconi si estende su un sedime di 2.450.000 mq e serve un bacino di traffico potenziale di circa 10 milioni di persone per i voli a corto raggio, di circa 18 milioni per i voli a lungo raggio, e punta a diventare aeroporto di riferimento per il bacino di traffico di Firenze, obiettivo che il collegamento AV della linea ferroviaria Bologna-Firenze renderà concreto entro il 2010. Le prospettive di sviluppo dell'aeroporto Marconi sono quelle di passare da 3.700.000 passeggeri rilevati nel 2005 agli oltre 6.800.000 previsti nel 2020.

### Regolamentazione del traffico privato e provvedimenti per la qualità dell'aria ed il contenimento delle emissioni nocive

I provvedimenti di regolazione del traffico veicolare adottati negli ultimi anni (targhe alterne, chiusura del traffico, ecc.) scontano il loro carattere emergenziale e sono stati spesso percepiti in modo estemporaneo dai cittadini, dando oltretutto risultati poco significativi. Questi provvedimenti possono comunque contribuire all'affermazione di abitudini e comportamenti più virtuosi (abitudine all'uso dei parcheggi scambiatori ed all'utilizzo del trasporto pubblico) che costituiscono una condizione di opportunità per la pianificazione della mobilità. E' necessario che queste iniziative di regolamentazione trovino un esplicito momento di coordinamento fra i diversi soggetti istituzionali coinvolti, attualmente carente.

## Obiettivi e Condizioni

### **Conseguire la progressiva attuazione del PTCP**

E' stato più volte richiamato che il Piano della Mobilità discende direttamente da quanto predisposto dagli indirizzi del PTCP. Non si tratta però di un mero adempimento procedurale. Il Piano della Mobilità è condizione necessaria affinché gli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo indicati dal PTCP siano concretamente perseguiti e realizzati. E' compito del PMP stabilire come procedere per completare il Servizio Ferroviario Metropolitano e attuare progressivamente il Passante Autostradale Nord, entrambi spine dorsali del nuovo assetto territoriale dell'area metropolitana bolognese. Ma è anche compito del Piano della Mobilità stabilire le condizioni infrastrutturali perché tutto il sistema bolognese prospettato dal PTCP sia sufficientemente dotato di una completa rete di trasporto pubblico e privato capace di contribuire consistentemente agli obiettivi di qualità ambientali e territoriale.

### **Raggiungere la condivisione e la cooperazione a livello istituzionale**

Operare scelte sulle infrastrutture e sull'assetto dei trasporti che abbiano effetti certi e duraturi contribuendo in maniera seria al miglioramento dell'accessibilità al territorio ed alle sue funzioni, oltre che alla riduzione delle esternalità negative prodotte dal settore dei trasporti, implica la necessità di agire in un contesto istituzionale fortemente coeso, con obiettivi comuni, strumenti condivisi e sinergia nelle azioni.

#### ***Con la Regione Emilia Romagna***

Lo studio di fattibilità per la soluzione del nodo autostradale e tangenziale di Bologna redatto nel 2003 in collaborazione con la Regione Emilia-Romagna, è da considerare un primo importante momento di cooperazione interistituzionale su cui consolidare la condivisione delle politiche di mobilità che il PMP andrà a definire. In particolare sarà necessario che si ricerchi la sufficiente intesa su quelli che saranno i servizi ferroviari dell'area metropolitana di Bologna. A riguardo si assume l'obiettivo, recentemente espresso dal Consiglio Provinciale, di promuovere un'intesa per il trasferimento alle amministrazioni bolognesi della programmazione e della gestione delle ferrovie locali subregionali.

La relazione con la Regione, nell'ambito dell'impulso che si intende dare al trasporto collettivo, rappresenta un elemento strategico di primaria importanza. Da un lato, la Regione programma il finanziamento dei servizi e degli investimenti relativi al trasporto su gomma e su ferro; dall'altro essa ha prescritto la costituzione dell'Agenzia locale, con la quale intende strutturare e specializzare i rapporti finalizzati alla qualificazione e al controllo dei servizi resi all'utenza. In quest'ottica, l'Agenzia potrà coadiuvare il confronto e la concertazione con la Regione, forte di un carattere metropolitano e di una competenza estesa all'intero settore della mobilità, già con la sottoscrizione dell'Accordo di programma per i servizi minimi autofilotraviari relativo al prossimo triennio 2007/2009.

### ***Con il Comune di Bologna***

La strada della cooperazione tracciata dal PTCP assume, sul versante del rapporto con il Comune di Bologna e sui temi della mobilità in particolare, dimensioni di assoluta rilevanza tecnica e istituzionale. Il successo di ogni azione e politica verso modelli di mobilità sostenibili sotto il profilo ambientale, tecnico ed economico è subordinato ad una sostanziale sintonia d'azione tra Provincia e Comune di Bologna. Il punto di partenza è la conferma degli obiettivi comuni e delle strategie generali d'intervento nel governo della mobilità alla luce di una lettura condivisa della situazione attuale e di prospettiva. A partire da questo schema di riferimento, devono essere affrontati tutti i temi di cui si compone il sistema della mobilità bolognese, e for-

mulare soluzioni condivise da perseguire in modo congiunto nelle apposite sedi tecniche ed istituzionali.

### ***Con le Associazioni di Comuni e il Circondario di Imola***

Le opzioni infrastrutturali e trasportistiche a sostegno di un equilibrato sviluppo del territorio provinciale, nel suo complesso e delle specifiche realtà locali, sono state condivise e tradotte in scelte strategiche dalla Provincia e dai Comuni nel PTCP. La discussione dei principi generali su quale sia il sistema della mobilità più idoneo a sostenere l'evoluzione urbanistica ed economica del territorio e la condivisione sulla priorità alla realizzazione di alcune infrastrutture e sistemi di trasporto creano le premesse per un'ulteriore fase di condivisione degli assetti futuri della mobilità. In considerazione dei fortissimi legami, sia di natura funzionale che fisica, tra le diverse parti del territorio e della natura reticolare dei sistemi della mobilità risulta indispensabile, affinché si ottengano dei benefici reali dalle azioni che verranno intraprese, che vengano coordinati ed integrati gli interventi e le scelte nel campo dei trasporti tra tutti i soggetti che insistono sul territorio; tale integrazione risulta particolarmente credibile proprio grazie alla contestuale predisposizione dei PSC da parte della maggioranza dei Comuni della Provincia.

### ***Tra gli Assessorati provinciali***

Al fine di garantire una reale efficacia all'azione del PMP è indispensabile che il piano non solo sia coerente con gli altri strumenti di pianificazione provinciale in corso di elaborazione ma ne assuma anche gli orientamenti e le azioni riconducendole ad un progetto complessivo organico ed efficace.

La Provincia di Bologna, in quanto ente competente, sta infatti redigendo due Piani dalle fortissime interrelazioni con il PMP: Il Piano di Gestione della Qualità dell'Aria ed il Piano della Sicurezza Stradale; si tratta, in entrambi i casi, di Piani che per evidenti ragioni di efficacia adottano un approccio multisetoriale ed integrato.

Il Piano di Gestione della Qualità dell'Aria, ormai quasi al termine del suo iter, propone infatti tra gli ambiti di intervento su cui agire per ottenere un miglioramento della qualità dell'aria sia il governo della mobilità privata che il trasporto pubblico, individuando anche le azioni specifiche da attivare in ciascun ambito.

Quelle rivolte all'incentivazione del trasporto pubblico giocano senza dubbio un ruolo determinante all'interno del Piano; le azioni proposte sono volte a garantire la copertura del trasporto pubblico su tutto il territorio provinciale, privilegiando il trasporto su rotaia (con il completamento della SFM) e in sede propria o protetta (sistemi di trasporto pubblico di massa per Bologna). L'obiettivo finale è integrato dalle azioni proposte nel settore della mobilità finalizzate a trasferire l'utilizzo del mezzo privato verso altre forme di spostamento ambientalmente sostenibili favorendo gli spostamenti a piedi (con la realizzazione di itinerari pedonali protetti), in bicicletta (con il completamento della rete ciclabile) e con il trasporto pubblico.

Il Piano della Sicurezza stradale, attualmente in fase di elaborazione, si pone come strumento di indirizzo e coordinamento generale, finalizzato al miglioramento dei livelli complessivi di sicurezza stradale su tutto il territorio provinciale e rispetto a tutta la gamma dei fattori di rischio. Esso individua quindi interventi multisettoriali in cui devono essere coinvolti tutti i soggetti che, a diversi livelli, possono in qualche maniera contribuire al miglioramento della sicurezza stradale

## **Reinternalizzare i costi del trasporto**

In sintonia con gli indirizzi del Libro Bianco della Commissione europea "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", e considerando le esigue risorse finanziarie a disposizione degli enti locali per i sistemi di mobilità, risulta necessario prevedere meccanismi di reinternalizzazione dei costi sociali e ambientali del trasporto privato, attraverso meccanismi di tariffazione integrati. In particolare si segnala l'obiettivo di riequilibrare i termini della competizione fra il trasporto pubblico e la mobilità privata secondo una logica di "perequazione di corridoio" che trasferisca risorse tra le modalità di trasporto alternative esistenti sui medesimi itinerari.

Uno degli obiettivi che la Commissione Europea ha indicato nel Libro Bianco è quello di pervenire ad un sistema di tariffazione dell'uso delle infrastrutture che da un lato tenga conto, oltre che dell'effettivo degrado dell'infrastruttura, anche dell'incidenza di ciascuna tipologia di traffico sulla congestione dei nodi infrastrutturali e delle conseguenze negative sull'ambiente. In particolare, le autorità comunitarie

auspicano, in aggiunta alla c.d. 'internalizzazione dei costi esterni', l'utilizzazione del pedaggio per la circolazione su determinate autostrade e strade quale strumento per finanziare la costruzione di nuove infrastrutture che incoraggino lo sviluppo dell'intermodalità.

## **Favorire la diversione modale e l'intermodalità**

L'attuale squilibrio fra trasporto privato e trasporto pubblico non è in alcun modo colmabile se non si interviene per rendere espliciti ed evidenti i costi reali sopportati dalla collettività, per ciascuna modalità di spostamento. Al fine di favorire una competizione reale tra i due modi di trasporto, è necessario da un lato superare l'assunto che chi si muove con il mezzo privato paga già ampiamente il prezzo del proprio spostamento, dall'altro creare effettivamente le condizioni perché il mezzo pubblico offra un'alternativa sostenibile dal punto di vista degli itinerari, dei tempi e del confort di viaggio. Aumentando la trasparenza, e quindi la percezione del costo dell'uso del veicolo privato, ci si deve quindi porre l'obiettivo di intercettare, con il sistema della mobilità pubblica, quella quota di domanda che è possibile soddisfare attraverso l'offerta di una rete integrata di qualità. La qualità percepita dello spostamento è uno degli elementi cardine su cui concentrare gli sforzi di miglioramento dell'offerta agendo sui molteplici elementi che la compongono: integrazione, affidabilità, regolarità, capillarità, flessibilità e confort. L'integrazione è la chiave per superare l'inevitabile maggiore rigidità del trasporto pubblico-collettivo rispetto a quello privato-individuale e per prospettare un salto di qualità nel livello dei servizi offerti: l'integrazione fra servizi di trasporto e servizi complementari consente di costruire una rete di mobilità che minimizzi la "fatica" del viaggio. Per garantire che una tale rete di servizi funzioni in maniera efficiente è necessario concentrare gli sforzi sull'implementazione ed il perfezionamento dell'intermodalità, ovvero la possibilità di compiere uno spostamento utilizzando più mezzi di trasporto. Elemento chiave per il successo di un sistema intermodale è quindi la facilità dell'interscambio che deve essere garantita sia attraverso una progettazione dei servizi di trasporto che minimizzi i tempi di attesa, sia attra-

verso una progettazione dei luoghi di interscambio che ne garantisca una qualità dal punto di vista funzionale e percettivo.

## **Accelerare il processo di attuazione del SFM**

Nonostante la sua valenza strategica per la comunità bolognese, il progetto sconta ritardi e in alcuni casi scarsa attenzione. Il progetto SFM subisce certamente gli effetti della sua complessità, cui sono legati competenze intrecciate, tempi e risorse economiche di ampio respiro che da un lato si conciliano a fatica con l'esigenza di rendere immediatamente visibili i risultati dell'azione politica e dall'altro implicano la necessità di una impegnativa ma indispensabile vigilanza propositiva sulla sua attuazione. L'attuazione del SFM, oggi più che mai, richiede alla Provincia di Bologna, al Comune capoluogo e alla Regione una dimostrazione di maturità, lungimiranza e reale convergenza nell'azione politica. Gli interventi infrastrutturali realizzati e in corso di completamento renderanno disponibile entro tre anni un assetto della rete ferroviaria in grado di far compiere un primo reale salto di qualità al servizio. In previsione di ciò occorre superare alcune fondamentali incertezze tra cui in primo luogo la disponibilità del materiale rotabile necessario e il finanziamento dei servizi previsti, oltrechè la determinazione a realizzare quei pochi interventi infrastrutturali necessari al buon funzionamento dei servizi passanti sulle linee a binario singolo. Il primo obiettivo del PMP è proprio quello di elaborare un percorso certo e credibile sotto il profilo istituzionale, tecnico e economico per la completa attuazione del SFM.

## **Definire le priorità degli interventi stradali**

Per quanto riguarda il quadro complessivo della rete stradale, le opere previste dalla Provincia e dai Comuni risultano essere straordinariamente superiori alle risorse economiche che saranno disponibili nei prossimi anni. Ciò comporta l'esigenza di definire una griglia di priorità argomentata e condivisa per la selezione dei numerosi interventi previsti e la loro programmazione temporale, che tenga conto congiuntamente di tre fattori: grado di strategicità dell'opera stradale e grado di competizione

rispetto al SFM, comparazione dei costi di realizzazione e dei benefici di trasporto, comparazione dei benefici ambientali. Si tratta quindi di un sistema di definizione di priorità di intervento trasparente e condiviso con le amministrazioni comunali, che saranno chiamate in sede di Associazione Intercomunale a fornire il proprio contributo non solo valutativo ma anche economico attraverso l'applicazione del principio di perequazione territoriale e l'istituzione dei fondi di compensazione per i quali si dovrà prevedere che i nuovi insediamenti urbani ed industriali contribuiscano alla realizzazione delle opere infrastrutturali della mobilità.

## **Predisporre una rete stradale rispondente alle caratteristiche del contesto territoriale**

Il territorio bolognese è definito di tipo “metropolitano” in base alle relazioni umane, sociali, economiche e territoriali che si svolgono fra le diverse parti di esse sia per la loro qualità (funzioni di eccellenza di carattere nazionale e internazionale) che di quantità (sviluppo insediativo, capitali economici investiti e PIL prodotto, spostamenti generati e attratti, ecc.). La configurazione metropolitana risulta anche dal fatto che le caratteristiche urbane del territorio non sono più ascrivibili al solo comune capoluogo in continuum con Casalecchio e San Lazzaro, ma si espandono comprendendo altri comuni della prima cintura e in alcuni casi (ad esempio la direttrice nord) anche comuni della seconda cintura metropolitana.

Questa configurazione urbana/metropolitana e il processo di metropolizzazione che ha investito la quasi totalità del territorio provinciale, porta a ripensare il ruolo stesso che parte della rete primaria stradale esistente e prevista deve svolgere. Non più una rete di tipo extraurbano a scorrimento veloce e poco permeabile rispetto al contesto territoriale attraversato, bensì infrastrutture viarie di basso impatto ambientale, con numerosi e organizzati punti di immissione rispetto agli insediamenti attraversati (soprattutto di tipo produttivo, direzionale e commerciale), svincoli appropriati rispetto all'obiettivo di maggiore permeabilità e accessibilità territoriale.

# Le 10 scelte strategiche



## Bologna, nodo della rete europea dei trasporti

La prima questione che il PMP intende affrontare riguarda il funzionamento stesso del nodo multimodale bolognese. La continua crescita dei volumi di traffico e gli importanti interventi di potenziamento infrastrutturale che interessano la provincia richiedono un approccio sistemico per garantire il corretto funzionamento di ogni componente e l'attivazione di tutte le possibili sinergie.

Alla luce di ciò, la Provincia, che per suo compito istituzionale deve assicurare accessibilità ai poli funzionali di eccellenza (fiera, aeroporto, università, poli ospedalieri, interporto, caab, centergross, ecc.), assume come scelta strategica, preordinata rispetto ad ogni altra, la messa a sistema della rete multimodale convergente sul nodo di Bologna, sia per garantire elevati livelli di servizio ai flussi in transito, di passeggeri e di merci, sia per attrarre e servire adeguatamente la domanda derivata, e infine, per migliorare la competitività delle funzioni di eccellenza insediate nel capoluogo, primi tra tutti la fiera, l'università, l'aeroporto, l'interporto e il polo ospedaliero.

La rinegoziazione dell'Accordo per il SFM del '97 costituirà un importante atto che, con l'Accordo sul Passante e con l'Accordo sulla metrotranvia, dovrà portare alla definizione di un Accordo Quadro per la Mobilità del Bacino bolognese, proprio in ragione della sua valenza europea, riconducendo i diversi "patti" sottoscritti fra le istituzioni ad una visione unitaria e coordinata, di cui il PMP vuole essere il principale strumento, esplicitando tempi, condizioni e risorse per dotare il bacino bolognese di un sistema integrato a servizio delle sue funzioni nazionali e delle sue funzioni locali.



Rete Stradale TEN



Rete Ferroviaria TEN

### **Un nuovo impulso alla realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano**

La piena attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano è l'obiettivo primario e irrinunciabile posto alla base dell'intera strategia del PMP, in ragione della straordinaria valenza che tale previsione ha assunto negli anni non solo per la programmazione dei trasporti, ma soprattutto nell'ambito del modello insediativo che la Provincia di Bologna e i suoi Comuni hanno assunto nella loro pratica urbanistica. Il disegno del SFM ha già determinato sostanziali scelte politiche e pianificatorie, tanto da farne uno scenario consolidato e condiviso, la cui mancata realizzazione produrrebbe externalità tanto gravi da compromettere non solo il raggiungimento dei benefici attesi per la mobilità, ma da mettere in seria difficoltà le stesse previsioni di sviluppo del sistema insediativo prospettate per il territorio provinciale.

E' quindi fondamentale riconoscere al SFM il ruolo di elemento cardine di tutta la strategia di riorganizzazione del trasporto pubblico locale, nell'ottica di una piena integrazione delle reti e dei servizi. Esso è l'elemento ordinatore rispetto a cui ridefinire i percorsi e gli orari del trasporto su gomma extraurbano, le politiche di integrazione tariffaria ed organizzativa delle reti urbane e extraurbane, la localizzazione dei parcheggi scambiatori, le strategie di interconnessione con i sistemi di trasporto rapido di massa in Bologna e la riprogettazione del polo funzionale della stazione di Bologna Centrale.

Nonostante questa valenza strategica per la comunità bolognese, il progetto deve essere tenuto nella giusta considerazione, sempre di più, da tutti gli attori fondamentali del processo di realizzazione. L'attuazione del SFM, oggi più che mai, richiede a tutti i soggetti istituzionali e pubblici coinvolti una reale convergenza nell'azione politica. A fronte della sua importanza e del completamento degli interventi infrastrutturali sulla rete che permetteranno un potenziamento del servizio,

venti infrastrutturali sulla rete che permetteranno un potenziamento del servizio, rimangono da superare alcune fondamentali incertezze tra cui in primo luogo la disponibilità del materiale rotabile necessario e il finanziamento dei servizi previsti.

Il primo obiettivo del PMP è proprio quello di elaborare un percorso certo e credibile sotto il profilo istituzionale, tecnico e finanziario per la completa attuazione del SFM. Tre le linee d'azione su cui il PMP intende muoversi:

- l'accelerazione degli interventi già finanziati;
- l'aggiornamento dell'Accordo del '97, con il recupero degli interventi che si sono resi necessari ma non previsti nel '97;
- l'attribuzione alla Provincia di funzioni in grado di sostanziare politiche e azioni finalizzate anche al reperimento di risorse aggiuntive per l'esercizio del SFM e per la programmazione dei servizi ferroviari metropolitani.

L'attuazione del progetto di SFM si fonda ancora sull'Accordo sottoscritto nell'ormai lontano 1997 da Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Regione Emilia Romagna, Ministero dei Trasporti, FS e società TAV in occasione dell'approvazione del progetto di attraversamento della nuova linea ferroviaria per l'Alta Velocità/Alta Capacità nel nodo di Bologna. Ad integrazione dell'Intesa del 1994, l'Accordo stabiliva i contenuti del progetto, il reperimento dei finanziamenti, gli impegni, i tempi di realizzazione e le fasi intermedie per il SFM dall'avvio dei lavori alla sua piena attivazione. I contenuti di tale Accordo vanno ora rinegoziati per far fronte ad una situazione di sostanziale incertezza rispetto a tempi e modalità di attuazione del progetto di SFM, aggiornando anche il progetto infrastrutturale; esso deve ripartire dalla visione delineata dal PTCP, per cui il SFM, nella sua configurazione a regime, è l'elemento fondamentale insieme al nuovo sistema tangenziale-autostradale nella rete dei trasporti di area metropolitana e la sua implementazione deve necessariamente precedere quella del Passante Nord. Questa propedeuticità è funzionale a rendere disponibile un'alternativa modale per le crescenti quote di domanda che in ambito provinciale tendono a spostarsi sulla rete autostradale contribuendo a determinarne il degrado del livello di servizio in accesso al nodo di Bologna.

La componente di traffico autostradale che è maggiormente cresciuta negli ultimi anni è proprio quella di medio-corto raggio interna all'area definita dai portali del SFM entro cui si prevede un servizio cadenzato ai 30'; questa componente, corrispondente a circa 8,5 milioni di veicoli l'anno, è cresciuta dal 2001 al 2004 del 2,3% annuo, rispetto ad un incremento complessivo del traffico autostradale dello 0,9% annuo. Questo segmento di domanda costituisce la sfida prevalente per il SFM in termini di diversione modale da auto privata.

*L'“Accordo procedimentale per la riorganizzazione del sistema tangenziale-autostradale bolognese e per la realizzazione del Passante Autostradale Nord” del luglio 2005 ha concretizzato l'impegno delle istituzioni nel legare indissolubilmente i due progetti Passante Nord e SFM e ha sancito il principio secondo cui i proventi del pedaggio aggiuntivo, al netto degli oneri di manutenzione e ambientalizzazione, sul sistema tangenziale vengano attribuiti al potenziamento complessivo del Trasporto Pubblico Locale, ed in particolare del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese.*

La piena attuazione del SFM può quindi trovare un volano economico nelle politiche di regolamentazione e tariffazione a carico della mobilità automobilistica nell'area metropolitana ed essere contemporaneamente condizione propedeutica alla sostenibilità sociale di tali politiche.

E' ora necessario che questo profondo legame tra i due progetti trovi adeguata rappresentazione in un atto di impegno sostanziale da parte di tutti i soggetti coinvolti, in un nuovo accordo sul SFM finalizzato al completamento del progetto.

Alla luce di quanto è stato realizzato e di quanto è ancora da realizzare, per garantire la completa attivazione del servizio secondo un percorso attuativo aggiornato sulla base di nuove criticità e opportunità, il nuovo Accordo dovrà porsi gli obiettivi di seguito delineati.

- Recuperare gli impegni disattesi dai sottoscrittori dell'Accordo del '97, in termini di finanziamenti e realizzazioni, affinché gli impegni e le garanzie circa l'operabilità del servizio, la fattibilità tecnico economica e i tempi di realizzazione delle opere a suo tempo assunti trovino una nuova e vincolante conferma. Il nuovo Accordo dovrà ripartire innanzitutto dal mancato rispetto degli impegni

relativamente alla messa a disposizione delle risorse per l'effettuazione dei servizi, per l'acquisto del materiale rotabile (che secondo recenti stime ammontano a circa 300 milioni di euro), per gli interventi su impianti tecnologici e infrastrutture previsti nell'accordo del '97

- Superare alcuni limiti evidenziati nell'attuazione del progetto SFM nel garantire le condizioni minime di esercizio stabilite. Il nuovo Accordo dovrà completare lo scenario degli interventi necessari che, pur non essendo stati previsti dall'Accordo del '97, risultano indispensabili per attuare il modello di SFM atteso a regime contenuto nell'Accordo stesso e nel PTCP (per le linee Bologna - Porretta, Bologna – Portomaggiore e Bologna – Vignola il costo è di circa 50 mil. di euro).
- Rilanciare sulla prospettiva di sviluppo del SFM, in termini di continuo miglioramento del servizio e di sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio a regime. Il nuovo Accordo non potrà prescindere dalla previsione degli interventi necessari al futuro potenziamento del servizio, e aggiornare i contenuti dell'Accordo del '97 con azioni che vanno dal progressivo rinnovo e adeguamento del materiale rotabile, al costante miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria e tecnologica, alla sempre maggiore accessibilità del servizio in ambito urbano e provinciale. Prioritariamente, il nuovo Accordo dovrà disegnare un meccanismo di sostenibilità economico-finanziaria del progetto SFM definendo i termini del previsto finanziamento del servizio individuando le possibili fonti di finanziamento. Tra queste figura quella del pricing di corridoio in sintonia con l'Accordo procedimentale sul Passante Nord del luglio 2005
- Attribuire alla Provincia un nuovo ruolo riguardo alla programmazione del SFM, che, ferma restando la titolarità della Regione Emilia Romagna, preveda la creazione di una posta di bilancio ad hoc per il SFM e, parallelamente, il conferimento alla Provincia di Bologna di una effettiva co-titolarità nella programmazione dell'esercizio dei servizi ferroviari in ambito provinciale. A riguardo si veda la scelta strategica n. 6.

Il SFM è un progetto di lungo respiro che necessariamente viene realizzato per passi successivi. Si tratta di completare al più presto gli interventi già programmati e finanziati, e individuare quali servizi possono essere anticipati, cioè quali sono le reali possibilità di realizzare il servizio a regime su alcune linee e porsi degli obiettivi concreti e raggiungibili nel breve periodo, incluse le azioni complementari (integrazione tariffaria, coordinamento orari con extraurbano ecc.)

Le prime valutazioni effettuate in ambito di PMP hanno confermato la necessità di una progettazione complessa a supporto dell'enorme potenziale del Servizio Ferroviario Metropolitano. Si è infatti verificato che il modello di esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitano, anche se attivato a pieno regime, deve essere supportato dalla contestuale realizzazione di azioni complementari – da realizzare sia sul sistema della mobilità privata (parcheggi di interscambio per favorire l'intermodalità, *road e park pricing* come elementi di disincentivazione all'uso del mezzo privato, ...), sia sul quadro complessivo del TPL (integrazione tariffaria e funzionale con la rete di TPL su gomma, accessibilità alle stazioni, ...) – per realizzare effetti significativi di diversione modale.

Le azioni complementari sul sistema del trasporto collettivo maggiormente strategiche per garantire il pieno successo del progetto sono:

- Integrazione tariffaria sia con i servizi extraurbani su gomma sia con quelli urbani del capoluogo e degli altri poli urbani della provincia: il progetto SFM non può prescindere dall'entrata in funzione dell'integrazione tariffaria, prevista su base regionale dal progetto STIMER, come condizione/strumento per migliorare l'offerta, l'accessibilità e l'appetibilità del TPL. La sua implementazione nel bacino bolognese, pur condotta in accordo con il processo regionale, deve potersi attuare indipendentemente dai tempi di adozione del Sistema tariffario unico su base regionale.;
- integrazione funzionale con gli altri servizi di trasporto collettivo prioritariamente in corrispondenza delle stazioni individuate come nodi di interscambio dal

PTCP: è indispensabile l'integrazione funzionale del SFM sia con la rete extraurbana sia con quelle di trasporto urbano. L'assetto della rete dei servizi automobilistici extraurbani andrà ridisegnato nell'ottica della riduzione delle sovrapposizioni gomma-ferro e di una piena integrazione intermodale in tutti i casi in cui tramite interscambio il costo generalizzato a carico degli utenti diminuisca o si mantenga invariato. Questo vincolo impone l'adozione di modelli di esercizio integrati ferro-gomma basati sul rendez-vous in corrispondenza di alcune stazioni della rete SFM. In ambito urbano si dovranno individuare le stazioni vocate all'interscambio con la rete portante e si dovranno garantire percorsi pedonali efficienti di connessione tra stazione e fermate;

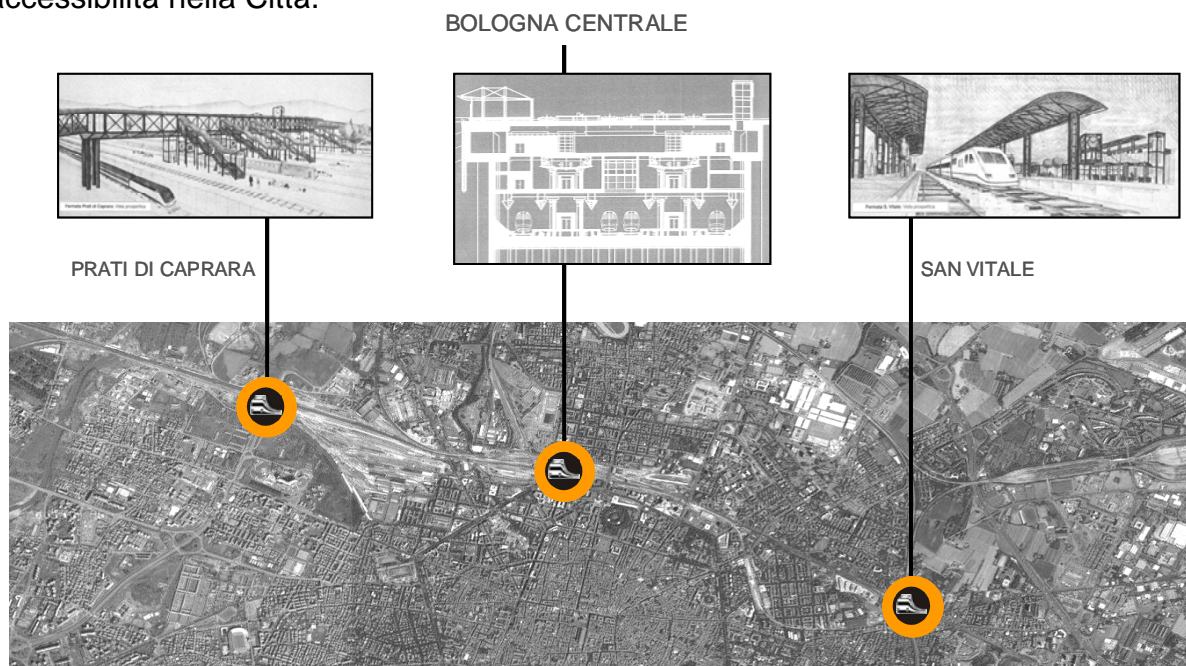
- infrastrutturazione e arredo funzionale delle stazioni in rapporto alla specializzazione di ciascuna, sia in campo extraurbano sia in campo urbano: sulla base delle ipotesi di integrazione funzionale del SFM con le altre modalità di trasporto e delle opportunità attuali e di prospettiva di accessibilità diretta a poli funzionali o residenziali di rilievo, dovrà essere effettuata una classificazione delle stazioni rispetto alla quale individuare interventi infrastrutturali complementari e di arredo funzionale tesi ad ottimizzare le specifiche funzioni prevalenti in ciascun caso.
- Completamento del progetto di infrastrutturazione diffusa a supporto dell'accessibilità multimodale alle stazioni SFM: la promozione a livello territoriale del progetto SFM è fortemente legata ad un'azione di infrastrutturazione diffusa e capillare tesa a migliorare l'accessibilità multimodale alle stazioni. Gli interventi da effettuare in collaborazione con i comuni territorialmente competenti riguardano: i percorsi ciclopedonali, la localizzazione delle fermate del trasporto pubblico su gomma, la viabilità d'accesso compresa la segnaletica di itinerario-prossimità, i parcheggi per auto, moto e biciclette.

A queste azioni vanno aggiunti gli interventi legati all'applicazione di tecnologie di comunicazione, in particolare relativi all'accessibilità dell'informazione sui servizi

(consultabilità di orari e percorsi via web e via cellulare) e alla bigliettazione elettronica (acquisto di titoli di viaggio via sms).

## Tre stazioni per la città di Bologna

Il PMP vorrà proporre uno schema funzionale secondo cui la stazione centrale di Bologna venga affiancata nel suo ruolo di porta e nodo di interscambio con i servizi urbani per l'accesso alla città dalle due stazioni di Prati di Caprara e San Vitale (l'attuale Rimesse), in modo da abbattere le percorrenze in campo urbano caratterizzate da minore velocità commerciale. Su queste stazioni confluiscono una pluralità di linee ferroviarie che rendono questi nodi, dopo la stazione C.le, le aree di maggiore accessibilità nella Città.



### Una nuova stazione centrale

Il nodo della stazione centrale assume un ruolo particolare nel nuovo assetto infrastrutturale che si sta delineando per il capoluogo emiliano. Il nodo della stazione centrale, di cui il progetto di *restyling* costituisce solo un aspetto, deve consegnare alla città e alla provincia una struttura che per funzionalità, integrazione con la città e potenzialità regga il confronto con analoghi casi europei. La riorganizzazione della

stazione centrale, legata alla realizzazione dell'AV, deve sfruttare appieno la grande occasione costituita dalla concomitanza con il ridisegno dei sistemi di trasporto rapido di massa che interessano il capoluogo: metrotramvia, TPGV – filobus a guida vincolata (Civis), navetta di collegamento veloce con l'aeroporto (*people mover*) e filoviarizzazione protetta delle linee portanti del TPL.

Ben oltre gli aspetti squisitamente trasportistici, il progetto della grande stazione dovrà risolvere non solo i gravi problemi attuali di accessibilità pedonale-ciclabile e con i mezzi pubblici, ma anche la cesura urbanistica che gli impianti ferroviari creano nella città, rendendo permeabile questa grande struttura da sud come da nord e affidandole la funzione stessa di ponte nella città, capace di ricucire le due parti storiche di Bologna attualmente collegate da attraversamenti stradali insufficienti a garantire una vera continuità urbana. A tal fine il progetto potrà utilmente sfruttare la differenziazione dei due fronti che proprio l'alta velocità introdurrà, vedendo dedicati alla lunga percorrenza i binari localizzati nella parte più a nord del complesso e di conseguenza facendo gravitare le linee del SFM sul fronte storico della stazione in corrispondenza del quale ottimizzare il rapporto con la città e l'interscambio con la rete urbana e l'autostazione.

### **Le nuove stazioni di Prati di Caprara e San Vitale**

Il PMP alla luce delle previsioni insediative del PSC di Bologna, delle conseguenti opportunità di ampliamento della rete portante del trasporto pubblico urbano e della convergenza delle linee SFM su Prati di Caprara (linee 1, 2, 3 e 5) e su San Vitale (linee 1, 2, 3 e 4), assegna a queste stazioni un rango superiore, intermedio tra quello della Stazione Centrale e quello delle altre fermate presenti sul territorio comunale. Esse saranno chiamate ad assolvere la funzione di porte di accesso alla città rispettivamente da ovest e da est anticipando o diversificando l'interscambio in modo da conseguire il duplice obiettivo di alleggerire la Stazione Centrale e aumentare la velocità commerciale degli spostamenti minimizzando le percorrenze in campo urbano.

Per raggiungere questi obiettivi sarà necessario uno sforzo particolare per portare a termine il disegno progettuale già previsto per le due stazioni (la stazione di

Prati di Caprara sarà rifunzionalizzata entro il 2007 e la nuova stazione San Vitale entrerà in funzione entro il 2008), per dotarle di un'efficiente integrazione funzionale con la rete portante del trasporto pubblico urbano e per assicurare l'integrazione tariffaria tra tutti i vettori. Un'attenzione specifica dovrà essere rivolta al progetto del contesto territoriale, per riconoscere a questi nodi il dovuto ruolo di nuove centralità urbane. In particolare a Prati di Caprara la potenzialità costituita dalle aree ferroviarie dismesse e dal Lazzaretto, sede della nuova Facoltà di Ingegneria, unitamente al polo dell'Ospedale Maggiore, sono tali da giustificare un approccio non minimalista e, soprattutto, che sappia trarre un scenario di ampio respiro salvaguardando aree e possibilità di infrastrutturazione. Il disegno di metrotramvia previsto dalla programmazione comunale va in questa direzione: a Prati di Caprara è infatti previsto l'interscambio con la diramazione Lazzaretto della linea 1.

### **Il trasporto pubblico nella città di Bologna**

La principale questione che il PMP deve affrontare in tema di trasporto pubblico a Bologna riguarda la rete portante urbana e le modalità della sua progressiva infrastrutturazione e integrazione con i servizi extraurbani primo tra tutti il Servizio Ferroviario Metropolitano.

Bologna nei prossimi anni vedrà accentuarsi ulteriormente il proprio ruolo di attrattore e di grande nodo multimodale della rete nazionale. Il prevedibile “effetto rete” di alcune grandi realizzazioni è destinato a generare traffico aggiunto ben oltre la sommatoria dei singoli effetti, basti pensare al potenziale del sistema Aeroporto-Alta Velocità integrato dalla connessione con il *People Mover*. E’ necessario giungere ad una credibile fasatura nella realizzazione degli interventi e alla definitiva individuazione delle soluzioni che si intendono adottare per l’estensione della rete portante di metrotramvia. La Provincia è dichiaratamente a favore di una strategia di intervento che privilegi soluzioni caratterizzate da bassi costi marginali di ampliamento (andamento in superficie, eventuale interoperabilità ferroviaria) in modo da accelerare il più possibile il raggiungimento del duplice obiettivo di una maggiore estensione della rete e di una molteplicità di connessioni con la rete SFM non più limitata alla sola stazione centrale. D’altro canto una simile impostazione è il naturale completamento del progetto di riorganizzazione del Sistema tangenziale-autostradale il cui effetto ultimo è proprio quello di alleggerire la città di Bologna di numerose esternalità, non ultima la congestione derivata, e di porre i presupposti per un recupero di spazi da dedicare al trasporto pubblico.

Le 16 stazioni del SFM presenti nel comune di Bologna costituiscono un capitale di straordinario valore per la città e per tutta la provincia. La realizzazione delle nuove fermate in ambito urbano e l’attivazione di servizi passanti moltiplicano le possibilità di accesso ai poli funzionali e alle funzioni distribuite sul territorio comunale di Bologna, garantendo non solo l’accesso diretto ad una serie di poli funzionali ubicati

a ridosso delle fermate ferroviarie, ma anche possibilità di interscambio diffuse e capillari. In tal senso il SFM va letto nella sua integrazione con la rete portante del trasporto urbano, in particolare la metrotramvia, che va ridefinendosi nel capoluogo e che non può prescindere dall'influenza sull'area vasta del sistema del TPL nel suo complesso.

Il grande rilievo strategico che assumono le stazioni urbane del SFM è pienamente riconosciuto nel documento preliminare del PSC di Bologna; si auspica dunque che vi siano azioni di rafforzamento urbanistico delle stazioni urbane e la rapida conclusione degli interventi previsti dal Comune di Bologna che dovrebbero portare alla apertura delle 7 nuove stazioni previste sul territorio comunale. Alle certezze sui tempi di infrastrutturazione e sul funzionamento della rete portante sono legate le ipotesi di riorganizzazione dell'intemodalità diffusa e concentrata (parcheggi scambiatori) e anche al rafforzamento poli funzionali (in primis Fiera e Università).



### **L'integrazione del trasporto pubblico provinciale**

Il trasporto pubblico provinciale sarà garantito dall'integrazione tra il SFM e il sistema di trasporto collettivo di bacino su gomma (servizi suburbani ed extraurbani); la strategia sarà principalmente basata sull'eliminazione di forme di competizione e duplicazione tra i due sistemi ferroviario e automobilistico e alla incentivazione della loro complementarietà e sinergia rispetto a copertura territoriale e intermodalità.

I percorsi del trasporto extraurbano su gomma saranno riorganizzati su aree territoriali vaste per divenire pienamente complementari rispetto al servizio ferroviario metropolitano e garantire da un lato quei collegamenti trasversali che lo schema radiale su Bologna della rete ferroviaria non è in grado di soddisfare, ma che lo sviluppo del sistema insediativo-produttivo, soprattutto nell'area della Pianura, richiede a gran voce; dall'altro lato l'attestamento, a rendez-vous secondo schemi orari riorganizzati per massimizzare l'efficienza del servizio, alle fermate SFM che già il PTCP individuava quali nodi privilegiati per l'interscambio con il trasporto pubblico su gomma e che dovranno essere adeguatamente attrezzate per assolvere appieno a tale funzione.

L'integrazione tariffaria tra SFM e servizi su gomma è un elemento decisivo di questa strategia, capace di incidere significativamente sull'appetibilità del servizio intermodale riducendo il discomfort per l'utente. L'integrazione dovrà inoltre includere la condivisione delle applicazioni di tecnologie di comunicazione: accessibilità per gli utenti dell'informazione sui servizi – ferroviari, automobilistici e di interscambio – e bigliettazione elettronica. La ridefinizione del ruolo della Provincia sulla competenza rispetto al SFM è un passo fondamentale per attuare la strategia di integrazione del trasporto pubblico provinciale: solo la co-titolarietà della Provincia nella progettazione dell'esercizio dei servizi ferroviari metropolitani può infatti garantire la gestione unitaria della rete di bacino.

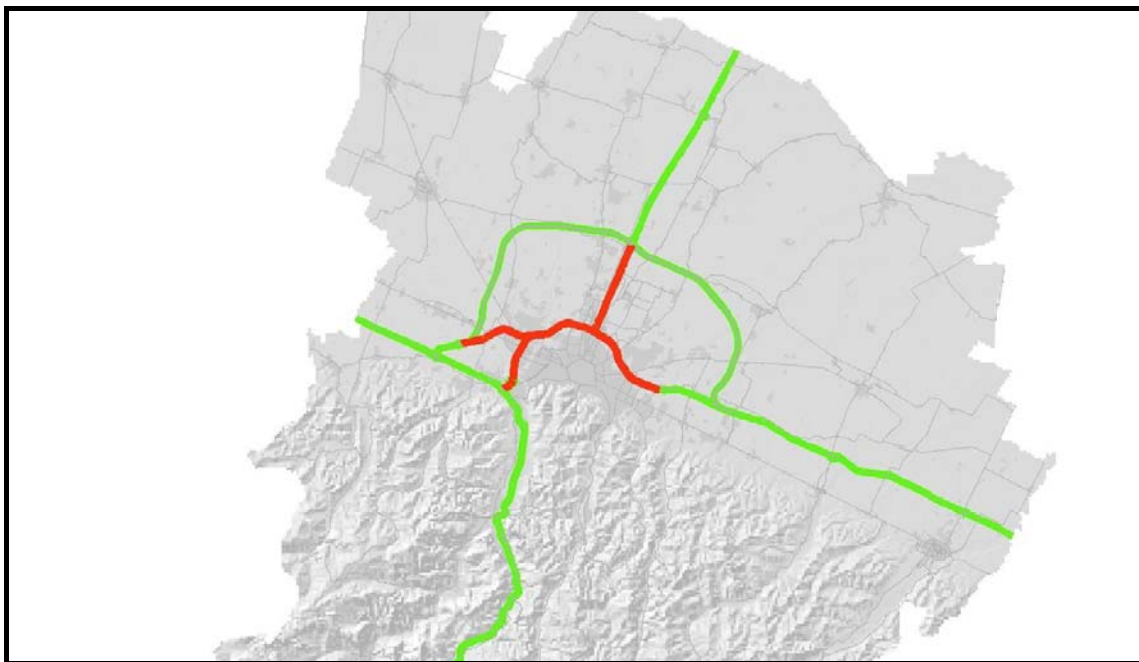
### **La comunità di Bologna protagonista nella programmazione dei servizi ferroviari**

Come richiamato nella strategia n. 2, risulta determinante per il successo del SFM che alla comunità metropolitana di Bologna siano attribuite competenze sulla programmazione dei servizi ferroviari di bacino. Ferma restando la titolarità della Regione Emilia Romagna, si auspica che presto vi sia il conferimento alla Provincia di Bologna di una effettiva co-titolarità nella programmazione dell'esercizio del trasporto ferroviario in ambito provinciale, finalizzato anche a garantire una piena ed efficiente integrazione con i servizi di autobus extraurbani di bacino (in ottemperanza al comma 2 dell'Art.19 della L.R.n.8 28/04/2003) nell'ottica di una gestione unitaria della rete. Il rafforzamento del ruolo della Provincia in tema di SFM è infatti ritenuto altamente strategico per la fattibilità gestionale del meccanismo di sostenibilità economico-finanziaria del servizio ferroviario metropolitano in merito al reperimento di risorse aggiuntive da dedicare al finanziamento del servizio. Il conferimento alla Provincia di funzioni di programmazione in tema di Servizio Ferroviario Metropolitano è d'altro canto avvallata dai passaggi istituzionali che hanno dato vita all'attuazione del SFM: sin dall'Intesa del luglio 1994 viene affermato dai firmatari l'obiettivo di *"concorrere all'attuazione di un nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area bolognese fondato sulla centralità del trasporto ferroviario e sulla integrazione e ottimizzazione di servizi e infrastrutture..."* (cfr. p.to 1.1). Nello stesso documento viene sancito il principio secondo cui *"la rete di trasporto pubblico su gomma deve integrarsi e costituire un'unica rete di trasporto insieme a quelle ferroviarie di bacino, suburbane ed urbane a guida vincolata"* (cfr p.to 1.4.quater). In sintesi, già dall'Intesa del 1994 viene riconosciuta la particolare valenza del bacino di traffico bolognese prefigurando la necessità di un approccio gestionale del TPL che veda una forte integrazione tra servizi automobilistici e ferroviari di bacino. Nell'Accordo del luglio 1997, pur riaffermando la

titolarità della RER nel processo di definizione dei “servizi minimi” finanziabili con il contributo dello Stato, si sancisce un principio fondamentale secondo cui: *“Nell’area del nodo ferroviario bolognese verranno considerati servizi minimi i servizi ferroviari previsti dagli schemi 1 e 2 dell’allegato 1 riferito al modello di Servizio ferroviario integrato regionale, metropolitano e di bacino”* (cfr. art. 2, comma A, capo V). In definitiva il programma di esercizio teorico che dà luogo al SFM nel bacino di traffico bolognese viene riconosciuto come parte integrante della rete di bacino e, soprattutto, come facente parte dei servizi minimi ammessi a contribuzione da parte dello Stato.

### La Nuova Tangenziale di Bologna e il Passante Nord

La strategia primaria che il PMP esprime è l'assoluta necessità di legare indissolubilmente i due grandi progetti di Passante Nord e SFM concepiti e approvati in sede di PTCP, e associare la sostenibilità del primo ad una compensazione per la collettività bolognese nella quale le risorse destinate al potenziamento infrastrutturale, tecnologico e gestionale del TPL su ferro siano parte certa e sostanziale. Il riconoscimento dei proventi del pedaggio sul sistema tangenziale-autostradale, di cui l'Accordo Procedimentale del luglio 2005 ha confermato la liceità, alla Provincia e al sistema degli enti locali bolognesi è l'elemento di maggior rilievo di questa operazione. Ciò significa porsi l'obiettivo stringente di un accordo che porti al conferimento di poteri e risorse straordinari ma allo stesso tempo di carattere sistematico e quindi attribuibili al capitolo della spesa corrente. Il Passante Nord infatti senza la conferma degli accordi pregressi e le risorse aggiuntive per il potenziamento del TPL è, per l'area bolognese, un'operazione incompleta e non auspicabile.

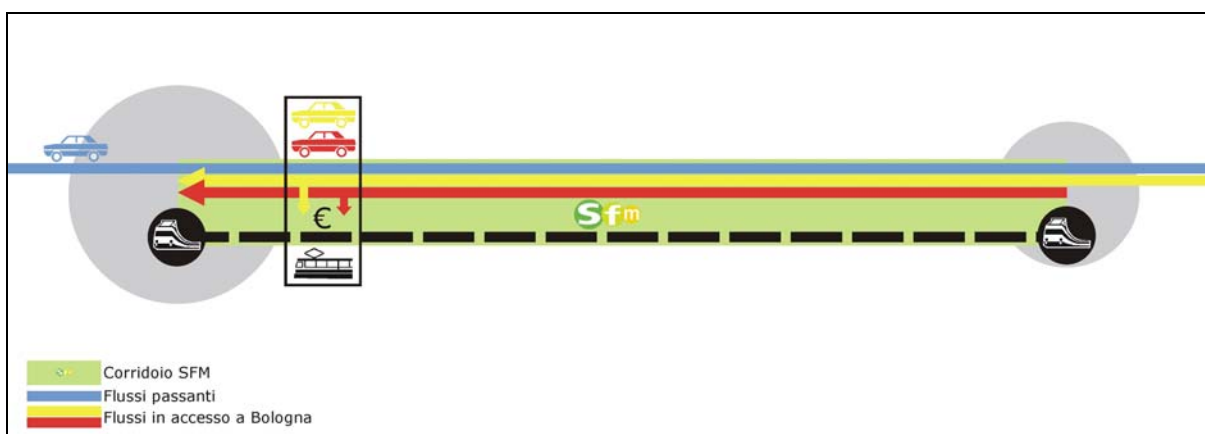


La realizzazione del Passante Autostradale Nord risolverà le principali criticità dell'attuale sistema tangenziale-autostradale trasferendo i flussi di attraversamento del nodo bolognese sulla nuova viabilità; il pedaggio aggiuntivo previsto ai caselli in accesso alla tangenziale produrrà l'effetto desiderato di eliminare i flussi "autostradali" di attraversamento dal sistema tangenziale. Tuttavia il nuovo assetto autostradale non risolverà le criticità conseguenti alla sovrapposizione delle componenti di medio, lungo e corto raggio che si presenta sulle tratte terminali dell'autostrada e sugli innesti del sistema tangenziale. La soluzione di questi temi è necessariamente affidata alla riorganizzazione e al potenziamento del trasporto collettivo e della rete della viabilità ordinaria.

## Road pricing per il trasporto pubblico: la perequazione di corridoio

La leva tariffaria è uno degli strumenti che il PMP intende proporre per risolvere la situazione prossima al collasso in cui versa la rete stradale bolognese e accelerare al contempo il processo di attuazione del SFM. La strategia delineata prevede la riscossione di un pedaggio per l'uso del sistema tangenziale-autostradale che venga utilizzato per finanziare prioritariamente il potenziamento del SFM, il cui processo di piena attuazione è rallentato dalla sostanziale mancanza di risorse disponibili per gli investimenti e l'esercizio.

Il pedaggio è inoltre esplicitamente finalizzato a finanziare il potenziamento del SFM sulle medesime direttrici di provenienza degli utenti automobilisti. Si tratta di porre le condizioni per la diversione modale in origine in modo da contenere la congestione della viabilità primaria in accesso a Bologna, con un'azione complementare alla regolamentazione della sosta nell'area urbana centrale del comune di Bologna.



Schema del meccanismo di "perequazione di corridoio"

Negli intenti del PMP vi è una struttura coerente, equa e trasparente di prezzi che lega la tariffazione della sosta nelle aree centrali, le tariffe integrate di sosta + trasporto collettivo nei parcheggi di interscambio con la rete portante urbana, il pe-

daggio aggiuntivo per cofinanziare il potenziamento della rete portante di trasporto extraurbano, il sistema tariffario integrato su base provinciale. L'obiettivo è quello di riequilibrare i termini della competizione tra trasporto privato e trasporto collettivo lasciando all'utente ampia libertà di scelta in funzione delle proprie esigenze di mobilità tra un sistema stradale reso più capace ed efficiente per taluni spostamenti e un sistema di trasporto collettivo in grado garantire prestazioni effetto rete e copertura territoriale adeguata alle caratteristiche e alle attese di un sistema dinamico e attrattivo come quello bolognese.

### **Intermedia di Pianura e viabilità trasversale: una rete integrata**

La rete portante multimodale provinciale costituita dal sistema tangenziale-autostradale e dal Servizio Ferroviario Metropolitano dovrà trovare il suo naturale completamento nella maglia della viabilità ordinaria in modo da garantire un'efficiente distribuzione e adduzione.

A prescindere da valutazioni sulla maturità tecnico-finanziaria degli interventi previsti o desiderati sulla viabilità provinciale, in questa sede si evidenziano alcuni elementi strategici che sono emersi dalle analisi effettuate che dovranno guidare le scelte di piano in tema di viabilità.

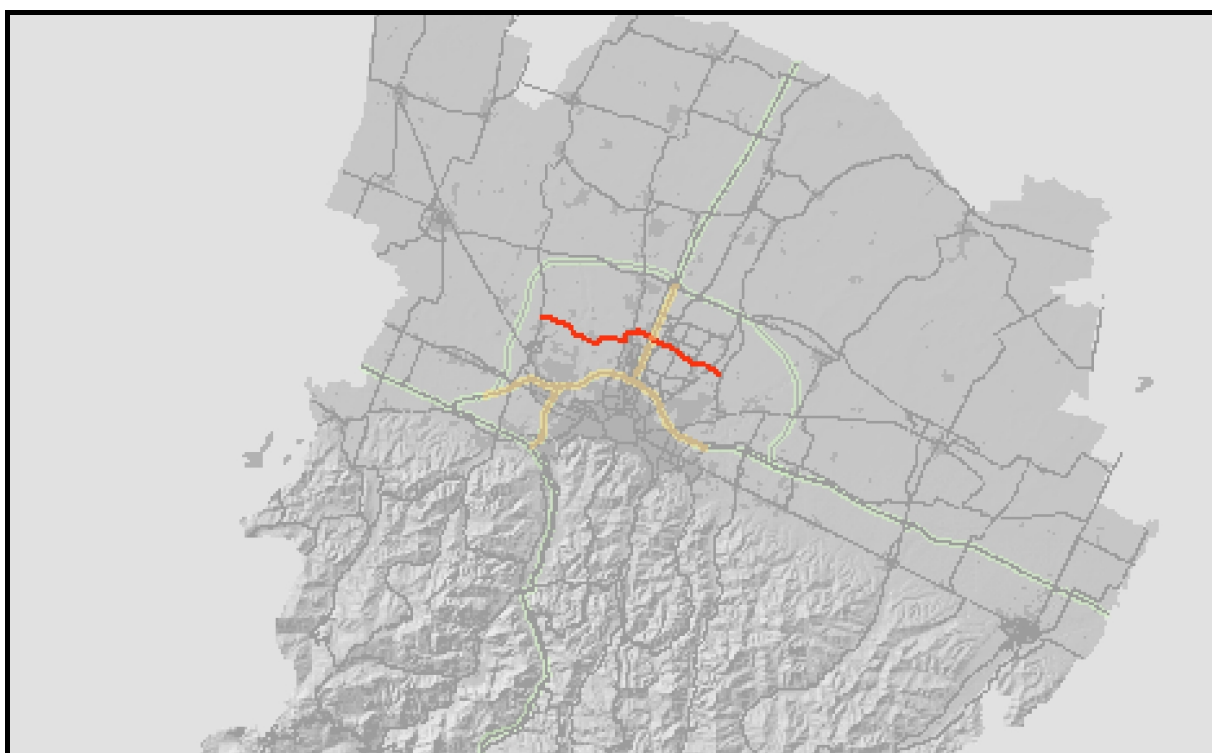
La priorità assoluta è costituita evidentemente dalla messa in sicurezza dei punti neri risultanti dalle analisi condotte nell'ambito del Piano Provinciale per la Sicurezza Stradale. Il PMP per quanto di sua competenza a questo proposito intende promuovere ogni forma di collaborazione con le Amministrazioni comunali per intervenire in maniera rapida ed efficace sulla rete. Ciò vale sia per i Comuni che si sono dotati di piano urbano del traffico sia per quelli di dimensioni minori ai quali si intende offrire un supporto per la soluzione di casi ricadenti nelle traverse interne ai centri abitati.

La seconda scelta strategica, come detto in premessa, è l'integrazione della viabilità ordinaria con la rete portante. Tutte le valutazioni effettuate hanno evidenziato una netta preferenza per quegli interventi, siano essi adeguamenti o nuovi tracciati, che oltre a migliorare l'accessibilità ai poli funzionali e produttivi rafforzano i collegamenti trasversali del territorio provinciale con la viabilità primaria e le stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano. Tale scelta riguarda tutti gli ambiti del territorio provinciale: la Pianura, l'Area metropolitana e la Montagna. Si tratta di realizzare collegamenti, siano essi di pianura o intervallivi, le cui caratteristiche geometrico-

funzionali dovranno tendere a coniugarsi con le esigenze dei contesti attraversati privilegiando la capacità dell'infrastruttura e l'inserimento ambientale piuttosto che la funzione di scorrimento veloce.

L'esempio dell'Intermedia di Pianura ben sostanzia queste prime considerazioni. Questo asse è un'opera prevista dal PTCP con l'obiettivo di infittire la "grande rete" in corrispondenza dell'area centrale semi-conurbata dell'area metropolitana. Le prime valutazioni in ambito di PMP hanno confermato le potenzialità dell'asse rispetto a collegamenti che includono principalmente le relazioni di scambio tra la pianura e l'area metropolitana bolognese, attraverso la distribuzione sulle vie radiali di accesso a Bologna, e le relazioni tra il sistema autostradale e i grandi poli attrattori dell'area, mentre il traffico di attraversamento risulta molto poco significativo.

Si tratta, in conclusione, di creare una "nuova centuriazione" viaria che vede nell'intermedia di pianura la scelta prioritaria.



### La logistica

L'azione del PMP nel campo del trasporto merci intende concentrarsi su alcune linee strategiche specifiche:

- la creazione o il miglioramento delle condizioni di accessibilità alle aree di nuova espansione o completamento individuate dal PTCP tramite la realizzazione o ri-funzionalizzazione della rete stradale di collegamento alla viabilità primaria;
- la gerarchizzazione e la complementarietà nell'organizzazione dei poli funzionali a supporto dell'intermodalità e della logistica;
- la promozione dell'intermodalità e sostegno ad iniziative di logistica distributiva di filiera/distretto;
- il raccordo con il Piano Provinciale della Logistica promosso dall'Assessorato alle Attività produttive con particolare riferimento alle linee d'intervento riguardanti la realizzazione dell'Osservatorio Provinciale e del Portale della logistica.

Appare particolarmente strategica la sperimentazione di piattaforme per la logistica distributiva in campo metropolitano; il *road pricing* applicato ai mezzi pesanti in transito sul sistema tangenziale-autostradale sembra la strada percorribile per il cofinanziamento di tale iniziativa. Come i proventi del pedaggio aggiuntivo dei veicoli leggeri andrebbero in parte destinati al cofinanziamento del SFM in un meccanismo di compensazione della collettività per le esternalità generate dal traffico privato, i proventi del pedaggiamento dei mezzi pesanti potrebbero essere destinati a forme di razionalizzazione del trasporto delle merci e della loro distribuzione in ambito urbano. Il pedaggio incentiverebbe inoltre la migrazione verso forme di aggregazione degli operatori in consorzi e la ricerca di una maggiore efficienza del trasporto (massimizzazione dei carichi, minimizzazione dei percorsi). Interporto e CAAB dovrebbero divenire i luoghi privilegiati per l'organizzazione di piattaforme logistico-distributive e

per la sperimentazione di logistica di filiera, soprattutto nello scenario che vede completato il nuovo sistema autostradale con il Passante Nord.

