

“LE GRANDI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA”

Questo incontro della Direzione non rappresenta soltanto il momento nel quale cercare di portare ad una sintesi largamente condivisa gli orientamenti e le scelte del nostro partito su un tema oggetto di opinioni controverse, ma è anche occasione di verifica della capacità del PD di concretizzare in senso politicamente efficace il rapporto tra partito ed istituzioni.

Certo c'è il programma di mandato, che nasce da un programma elettorale al quale il PD ha dato un contributo determinante, ma poi l'attuazione del programma si misura con elementi di novità che richiedono sovente scelte imprevedibili sulle quali è necessario verificare e conquistare il consenso, se non unanime, almeno maggioritario dei diversi organismi del partito. Un ruolo importante nell'istruttoria e nell'approfondimento dei temi e dei problemi possono giocarlo i Forum, dei quali è auspicabile un pronto rilancio.

Questa sera si parlerà soprattutto di grandi infrastrutture per la mobilità. Sarebbe tuttavia un errore trascurare il **Piano della Mobilità Provinciale**, adottato dalla provincia di Bologna, quale cornice programmatica di area vasta, e lo strumento di governo della mobilità cittadina, vale a dire il **Piano Generale del Traffico Urbano** (PGTU) che rappresenta il contesto entro il quale alcune di tali infrastrutture debbono trovare adeguata collocazione, e con cui altre debbono comunque fare i conti.

Il Piano, elaborato nel 2005/2006 ed approvato dal Consiglio comunale nel 2007¹, non metteva in conto (dichiarandolo esplicitamente) gli effetti sulla mobilità e sul traffico cittadino, delle infrastrutture a quel tempo programmate (CIVIS, Metrotranvia, PM) ma non realizzabili nell'arco di validità temporale del piano stesso (quattro anni) e in effetti oggi ancora ben lontane dal loro compimento.

Ritengo pertanto che l'amministrazione debba intraprendere quanto prima gli studi per la revisione del Piano Generale del Traffico Urbano, valutando gli effetti delle azioni messe in campo dal Piano del 2007, ridefinendo gli obiettivi per una mobilità sostenibile, dando priorità alla pedonalità, alla mobilità ciclabile ed al sistema di trasporto pubblico locale, anche alla luce del quadro economico che si prospetta in tutta la sua gravità, e tenendo conto degli apporti delle grandi infrastrutture, mano a mano che se ne definirà con certezza la tempistica di attuazione.

In questo senso, si giudica positivamente l'anticipazione costituita dal **“Piano per la pedonalità del centro storico”**, presentato nei giorni scorsi dalla Giunta, sul quale partirà a breve un percorso di coinvolgimento della città. Particolarmente apprezzabile risulta la scelta di coniugare un'accessibilità prevalentemente ciclo-pedonale e pubblica, mediante l'introduzione di limitazioni al traffico privato, e una riqualificazione urbana diffusa del cuore di Bologna, necessaria per un centro attrattivo e piacevole da frequentare. Si raccomanda comunque fin d'ora una particolare attenzione alle esigenze dei portatori di handicap ed all'alleggerimento del transito di mezzi pubblici attraverso il centro, che dovrà comunque confrontarsi con la grande domanda di trasporto attuale (circa 200.000 persone usano oggi i bus ed i filobus per raggiungere il centro).

Sono convinto che tale piano potrà portare benefici sul piano della tutela della salute e dell'ambiente, della complessiva vivibilità urbana, e quindi anche per il tessuto commerciale.

Sempre nell'ottica di favorire una mobilità sostenibile anche per i collegamenti tra la città e l'hinterland, è opportuno valutare l'implementazione di collegamenti via bicicletta tra provincia e città, migliorando le condizioni del trasporto di biciclette sui mezzi pubblici in ferro e sviluppando una rete di piste ciclabili nelle principali direttrici verso la città.

Venendo al tema delle grandi infrastrutture, penso possa essere opportuno ricordare brevemente la storia dei progetti infrastrutturali della nostra città negli ultimi anni.

L'amministrazione Vitali, attorno alla metà degli anni '90, aveva progettato con lungimiranza una tranvia lungo le direttrici a maggiore domanda di trasporto, vale a dire la "T" (direzione Est-Ovest lungo la via Emilia e direzione Centro-Nord verso Corticella).

Il progetto venne cancellato da Guazzaloca che lo sostituì con il cosiddetto tram su gomma lungo la via Emilia da S.Lazzaro a Borgo Panigale e con un Metrò il cui primo tratto era previsto da Fiera a Staveco, passando per la stazione ferroviaria e per il centro, con uno dei bracci che avrebbe dovuto collegare Stazione ferroviaria ed Aeroporto: entrambi i progetti ottennero finanziamenti statali.

La giunta Cofferati apportò a tali progetti modifiche sostanziali ai tracciati, e, per quanto riguarda il Metrò, anche alla tecnologia, in modo da migliorare la coerenza tra domanda ed offerta di trasporto, cercando di non perdere i finanziamenti statali e di non dover pagare penali sul CIVIS che Guazzaloca si era premurato di aggiudicare poco prima della fine del mandato amministrativo, con procedure di dubbia legittimità sulle quali sta indagando la Procura.

Per risolvere in tempi brevi il collegamento tra Aeroporto e Stazione ferroviaria fu varato nel 2006 il P.M. finanziato dalla Regione, da SAB e coperto, per il resto, da un project financing aggiudicato al C.C.C. e consistente in un veicolo su monorotaia in grado di percorrere i 5 Km. del tragitto in 7,5' con fermata intermedia al Lazzaretto.

Nei due anni trascorsi dalle elezioni della primavera 2009 alle elezioni di quest'anno (con la lunga parentesi del commissariamento succeduto alle dimissioni di Delbono) sono intervenuti i seguenti fatti.

Per quanto riguarda la Metrotranvia (trasformazione del metrò operata da Cofferati), avuta conferma del finanziamento statale per il tratto dalla Fiera all' Ospedale Maggiore ci si è resi conto dell'impossibilità da parte del Comune (per i rigidi vincoli del patto di stabilità) di cofinanziare l'opera, per cui il progetto è stato di fatto accantonato.

Sul CIVIS si sono via via addensate grosse nubi: oltre all'indagine della Procura sulle procedure d'appalto, le prove su strada del veicolo hanno confermato i dubbi e le riserve sulla sicurezza e sull'affidabilità del mezzo, da tempo manifestate dalla dirigenza e soprattutto dai sindacati ATC, che hanno trovato conferma ufficiale nel parere espresso dalla Commissione tecnica ministeriale che ha giudicato il mezzo non sicuro ed il sistema a guida ottica (caratteristica peculiare del CIVIS) malfunzionante in sede promiscua. Tale giudizio, su cui Irisbus (che produce il CIVIS) ha presentato controdeduzioni, deve ancora essere ancora fatto proprio dal Ministero dei Trasporti, che dovrà altresì confermare o meno il finanziamento statale al progetto. E' già stata eseguita buona parte delle opere civili (rifacimento di strade e banchine, linee ed impianti elettrici ecc.) ma altre restano ancora da realizzare.

La procedura per la realizzazione del PM è proseguita con l'approvazione della VIA e la consegna da parte della società Marconi Express del progetto esecutivo, attualmente in corso di esame ed in attesa di approvazione per poter dare inizio ai lavori. Nel frattempo ATC è entrata nella società con una quota del 25% e con patti parasociali che prevedono una graduale uscita del CCC da Marconi Express ed un corrispondente maggiore impegno di ATC fino al totale subentro nella compagine societaria.

Fin qui la cronaca del passato, ridotta all'essenziale.

Il Consiglio comunale ha approvato nei mesi scorsi il programma di mandato della giunta Merola, versione istituzionale (e vincolante per chi l'ha votato) di un programma elettorale al quale come PD abbiamo dato un contributo essenziale. In merito al sistema della mobilità questo documento dice alcune cose che, per ragioni elementari di coerenza, non possiamo ignorareⁱⁱ.

Il programma tuttavia non può scendere in particolari, e soprattutto non può tenere conto di elementi di novità che la vita della città ed i suoi attori propongono. E' per questo che si rende necessario verificare costantemente la validità delle decisioni assunte in precedenza, per confermarle, per adeguarle o per correggerle.

Quali allora gli orientamenti del partito sulla controversa tematica delle grandi infrastrutture per la mobilità? Quale il nostro contributo alle amministrazioni competenti, in primo luogo al Comune di Bologna? Declinerò il tema in 10 punti.

- 1) Viene confermata la rinuncia al progetto di Metrotranvia, insostenibile sul piano economico nelle condizioni date (vincoli di spesa del patto di stabilità, tagli ai trasferimenti, etc...) e viene condivisa la richiesta della Regione e degli EE.LL. bolognesi al Governo Monti di destinare il finanziamento statale del lotto 1 e del lotto 2A al grezzo della Metrotranvia (pari a 267 M€) al completamento del SFM e al potenziamento della rete filoviaria urbana, ben collegata con le stazioni SFM, per la realizzazione di un sistema integrato di mobilità pubblica su ferro e gomma, privo di sovrapposizioni e concorrenzialità, che aumenti la velocità di percorrenza dei mezzi pubblici, in coerenza, sul piano infrastrutturale, con il processo di integrazione modale già in atto sul piano tariffario (progetto Mi muovo) e aziendale (fusione FER-ATC) . E' pertanto con grande soddisfazione che abbiamo appreso ieri della decisione del CIPE di conservare alla città di Bologna l'assegnazione del finanziamento statale già destinato alla metrotranvia scongiurandone la revoca, un risultato questo, ottenuto grazie al costante impegno delle amministrazioni locali. Si tratta ora di proseguire in tale azione, nella quale sono impegnati anche i nostri parlamentari, affinché il governo decida l'utilizzo di queste risorse finanziarie per il completamento del SFM e la realizzazione di altre opere di mobilità effettivamente utili e sostenibili, dando così un contributo importante in termini occupazionali, di sviluppo economico e di sostenibilità ambientale al nostro territorio in questa difficile fase economica. Il ministro dell'ambiente Clini, in una recente lettera al Corriere della Sera, a proposito delle iniziative necessarie per contrastare l'inquinamento atmosferico, ha dichiarato: "Una seconda misura riguarda l'aumento dell'offerta di trasporto pubblico interurbano, in particolare a sostegno della mobilità tra le città di Lombardia, Veneto ed Emilia....E' evidente che, per sostenere queste misure, sono necessari investimenti di medio-lungo periodo: forse è il caso di riconsiderare a questo fine l'impiego delle risorse congelate dal patto di stabilità."

- 2) Si è svolto qualche tempo fa, a cura delle Provincia, un importante convegno che ha permesso di fare il punto sullo stato di attuazione del progetto di SFM. Rinvio all'ampia documentazione del convegno stesso la descrizione delle caratteristiche del progetto (che prende avvio formalmente con l'accordo del 1994), dei risultati fin qui raggiunti, e di ciò che manca per il suo completamento e messa a regime (previsto per il 2014/2015). Esso rappresenta il sistema di trasporto pubblico più coerente ed efficace per gli spostamenti di scambio tra Bologna ed il territorio metropolitano per motivi di studio e lavoro, attestato da un significativo incremento dell'utenza negli ultimi anni e può assolvere anche, a certe condizioniⁱⁱⁱ, una funzione di facilitazione degli spostamenti interni alla città e di collegamento con i maggiori poli attrattivi del territorio . In coerenza con quanto sopra è urgente il completamento delle stazioni SFM mancanti (in particolare i nodi di interscambio San Vitale-Rimesse e Prati di Caprara). . Le risorse ancora da reperire ammontano a 197 M€, di cui 32 per l'adeguamento delle infrastrutture, 17 per il completamento delle stazioni (7 delle quali nel comune di Bologna) , 8 per la realizzazione del progetto di riconoscibilità^{iv} , 140 per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. La Regione e gli EE.LL. hanno fatto e continueranno a fare la loro parte, soprattutto attraverso l'approvazione ed il rispetto di una strumentazione urbanistica coerente con il S.F.M. e verificando, sulle direttrici coperte dal SFM, la coerenza del servizio su gomma con quello su ferro, evitando duplicazioni e concorrenzialità, realizzando sinergie, complementarità e conseguenti risparmi di spesa. Chi deve fare la propria parte è il governo che non ha mai firmato l'accordo del 2007, pure sottoscritto dal Gruppo FS, e che è chiamato ad onorare i propri impegni. Può e deve farlo,

come detto, attribuendo al S.F.M. le risorse a suo tempo previste per il Metrò.

- 3) E' stato formalmente presentato nei giorni scorsi uno studio di fattibilità, predisposto dalla Provincia, che prevede l'utilizzo di una delle linee **S.F.M. (la 6**, che si appoggia alla linea di cintura, utilizzata quasi esclusivamente per il trasporto merci) per collegare su sede propria la stazione di Bologna C.le con la Fiera, servendo lungo il tragitto, una serie di polarità importanti (nuova sede comunale, CNR, Aldini, Tecnopolo), con possibilità di un successivo prolungamento fino al CAAB. Il costo totale del progetto ammonta a 38 M€, comprensivo di due convogli a tecnologia tranviaria. La lunghezza del percorso è pari a 5,2Km, Le fermate, il tempo di percorrenza ed i passeggeri stimati ammontano rispettivamente a 6, 10' e 10.000, numeri non molto diversi da quelli del 1° lotto del progetto del Metrò. In pari tempo occorre che si passi dallo studio di fattibilità ad un progetto di maggiore dettaglio, verificando altresì con la massima attenzione la eventuale fattibilità del prolungamento del People mover dalla Stazione alla Fiera, mettendo a confronto sul piano tecnico-economico e socio-ambientale le due soluzioni ed altre che dovessero prospettarsi, sciogliendo il nodo nell'ambito del tavolo infrastrutture del Piano Strategico. L'esperienza del passato suggerisce infatti la necessità, in occasione di scelte infrastrutturali rilevanti, di promuovere percorsi partecipativi e luoghi aperti di confronto nei quali condividere comparazioni costi/benefici tra le diverse possibili soluzioni.
- 4) Concluso da tempo l'iter del procedimento urbanistico, il progetto del **People mover**, ha conseguito nel 2010 una V.I.A. positiva. Il Comune sta al momento esaminando il progetto esecutivo. Dopo la sua approvazione si potrà dare avvio ai lavori che si prevede possano essere ultimati in modo da consentire l'entrata in esercizio del sistema di trasporto a metà del 2015. Il progetto ha sollevato dubbi e critiche, mosse da coloro che ritengono sbagliata la scelta del PM relativamente a due aspetti, uno di carattere tecnico ed uno che riguarda la sostenibilità economica del progetto ed i rischi che Comune ed ATC corrono, di dover finanziare i disavanzi che si verificheranno se l'utenza del mezzo non sarà pari a quella prevista. Per quanto riguarda gli aspetti tecnici e trasportistici i detrattori del PM sostengono che al suo posto basterebbe utilizzare il Servizio Ferroviario Metropolitano che può avvalersi di fermate prossime all'aeroporto, che necessiterebbero comunque di un collegamento con esso attraverso navetta. A queste obiezioni rispondo dicendo che la realizzazione del People Mover non è in alternativa nè in contrasto con il completamento del SFM, costituendone anzi un' integrazione, e che il PM garantisce maggiori frequenze, tempi di trasferimento più brevi e, soprattutto, una maggiore affidabilità, non dovendo dipendere, come il SFM, da vincoli di traffico esterni e non prevedibili (imposti da RFI). Inoltre il PM non impone ai viaggiatori il disagio di una rottura di carico. Per quanto riguarda il tema degli oneri finanziari che potrebbero gravare sulle istituzioni locali va tenuto presente che la soglia di passeggeri al di sotto della quale il Comune è tenuto a pagare, così come determinata nella convenzione con il CCC, è del tutto cautelativa, nel senso che i passeggeri che già oggi usano l'autobus BLQ sono di più di quelli che il PM dovrebbe trasportare al momento della sua entrata in servizio, con prospettive di progressivo aumento in relazione al prevedibile aumento degli utenti dell'aeroporto. Chi paventa l' insostenibilità economica del PM fa delle stime circa i suoi costi annui di gestione (comprensivi della somma necessaria per ripianare il debito contratto con le banche) molto elevati, che richiederebbero un numero di passeggeri più alto di quanto realisticamente si possa prevedere. Il Comune sta vagliando il progetto esecutivo e non lo approverà prima di avere avuto garanzie in merito alla capacità dei convogli, all'espandibilità del sistema ed al collegamento tra stazione del PM ed atrio partenze e arrivi dell'aeroporto anche dopo che sarà realizzato il progetto di nuova aerostazione già previsto. In parallelo dovrà essere esaminato e condiviso il nuovo piano

economico-finanziario. Si condivide inoltre la scelta della Giunta di procedere alla modifica dei patti parasociali, nel senso di limitare l'esposizione di ATC nella Marconi Express, ottenendo l'adesione di altri partners interessati (RFI, Aeroporto, fondi d'investimento, società di trasporto private ecc.) ed evitando che il CCC esca dalla compagine societaria. Si ritiene condivisibile anche l'auspicio (contenuto in un odg approvato di recente dal quartiere Navile) che si attui l'integrazione del People Mover nel sistema di trasporto pubblico locale, (il che giustifica la presenza di ATC nella compagine societaria di Marconi Express) studiando soluzioni che permettano l'utilizzo del biglietto emesso per questo servizio anche per l'uso combinato della rete di trasporto locale. A queste condizioni (che paiono ragionevoli e responsabili) credo che la nostra città potrà disporre fra qualche anno di un'infrastruttura strategica per integrare le due principali porte di accesso a Bologna. Prendiamo atto che l'istruttoria pubblica richiesta al Consiglio comunale è stata giudicata irrealizzabile dalla segreteria generale del Comune in quanto in contrasto con lo Statuto comunale. Si raccomanda peraltro che la conclusione del procedimento di approvazione del progetto esecutivo sia accompagnata da adeguate iniziative di coinvolgimento e d'informazione della cittadinanza.

- 5) Sul **CIVIS**. Tenuto conto delle molte incertezze che gravano sul progetto (e che ho cercato di ricordare), appare saggia e responsabile la decisione di sospendere l'esecuzione delle restanti opere civili, in attesa che si sciolgano i nodi esistenti. Tra questi appare determinante quello rappresentato dal mezzo. Se, come pare ormai assodato, esso è inadeguato per diversi motivi, è auspicabile che si raggiunga un accordo tra enti rappresentati nel Collegio di vigilanza e ditta costruttrice, per un suo radicale adeguamento ai necessari standards di sicurezza o per la sua sostituzione con un moderno filobus, provvedendo poi a realizzare le opere civili ancora mancanti, grazie al finanziamento statale di cui è auspicabile la conferma, e mantenendo la parte infrastrutturale già realizzata, funzionale in ogni caso ad una migliore accessibilità ai mezzi pubblici e ad una riqualificazione delle strade della città. Se questo fosse l'esito (il che non è affatto scontato) di un percorso troppo lungo ed accidentato, Bologna porterebbe finalmente a casa un significativo ammodernamento del proprio sistema di trasporto pubblico locale, occasione irripetibile in tempo di bilanci "lacrime e sangue". Si darebbe infatti un contributo importante alla graduale filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico (130 Km.) con un significativo miglioramento della qualità ambientale.
- 6) Sul **Passante Nord**. La sua realizzazione per affidamento diretto dei lavori ad ASPI (Soc. Autostrade per l'Italia) che dispone dei necessari finanziamenti, autorizzata a livello europeo come "variante fuori sede" dell'attuale raccordo autostradale A1-A14, esige la firma di un accordo da parte di tutti i soggetti ed istituzioni interessate, da sottoporre all'approvazione ministeriale. Tale accordo dovrà prevedere la banalizzazione del raccordo autostradale che attraversa Bologna, rendendo potenzialmente disponibile per la mobilità cittadina l'intera piattaforma che oggi conta 5 corsie per senso di marcia, ed un sovrapedaggio nei caselli di uscita a Bologna, allo scopo di finanziare, tra l'altro, il S.F.M. e di disincentivare il traffico di attraversamento della città. Per quanto riguarda il tracciato, è noto quello a suo tempo studiato dalla Provincia ed inserito nel PTCP, che oltre alla funzione di allontanamento del traffico in transito da Bologna, lo individuava come ramo della maglia ortogonale della mobilità su gomma a servizio dei poli commerciali ed industriali (mentre il SFM serve gli spostamenti lungo le radiali). Il nuovo corridoio proposto da Autostrade, della lunghezza di circa 34 Km., si colloca un po' più vicino alla città, in una posizione intermedia tra quello del PTCP (lungo 41 Km.) e quello proposto in un primo tempo da ASPI (di 20 Km circa). Se l'accordo conterrà il riconoscimento della

banalizzazione e del sovrapedaggio, che sono le due condizioni fondamentali poste dalle istituzioni locali per la condivisione del progetto, per le prevedibili ricadute positive sulla qualità dell'aria e sulla mobilità su ferro e su gomma nel nodo bolognese, si dovrà procedere ad un'attenta e partecipata verifica, da parte della Provincia e delle amministrazioni comunali interessate, della compatibilità del tracciato con la pianificazione urbanistica e territoriale vigente, e ad una progettazione dell'opera che offra le massime garanzie sotto il profilo della sostenibilità ambientale e dell'impatto paesaggistico.

- 7) Per quanto riguarda i nodi viari strategici di **Rastignano e Casalecchio** vanno svolti con sollecitudine tutti gli adempimenti necessari perchè si giunga finalmente alla realizzazione dei primi stralci funzionali già finanziati e nel contempo si reperiscano le risorse necessarie al completamento degli interventi previsti.
- 8) Per quanto riguarda la **Stazione ferroviaria** è noto che essa è interessata da una trasformazione che si sta realizzando gradualmente attraverso il successivo completamento di differenti progetti. Sono in corso i lavori della nuova stazione per l'Alta Velocità, che hanno conosciuto notevoli ritardi e causato tensioni e polemiche assai accese con i residenti. I lavori dovrebbero essere ultimati entro dicembre 2012 per quanto riguarda la continuità della linea passante, ma senza fermata. Nel giugno 2013 dovrebbe essere attivata la fermata a Bologna e quindi completato il progetto AV. E' inoltre in corso il progetto di restauro della stazione storica che dovrebbe essere ultimato entro la fine del 2012 per quanto riguarda le opere interne, mentre quello per le opere infrastrutturali esterne (parziale interrimento di viale Pietramellara e parcheggio interrato di piazza Medaglie d'oro) è ancora in fase di approvazione. Il completamento della stazione interrata per i treni ad A.V. comporterà un significativo aumento dei passeggeri in transito. Ciò renderà necessario poter disporre in tempi ragionevoli della Nuova Stazione (progetto Isozaki) dipendente dalla valorizzazione delle aree ex-ferroviarie. In tale quadro occorre anche considerare l'attuazione del progetto di riqualificazione dell'Autostazione, già all'attenzione dell'amministrazione.
- 9) Per quanto riguarda l'**Aeroporto**, la SAB deve dare attuazione agli importanti lavori previsti dall'Accordo Territoriale del 2008, che comprendono anche la realizzazione della nuova aerostazione. Sono previsti investimenti per 130 milioni di €, senza il concorso di finanziamenti degli enti locali. L'aeroporto ha proposto alla valutazione dell'Enac un Master Plan proiettato al 2022 ed un piano industriale che prevede la possibilità di sopportare un traffico fino a 10 milioni di passeggeri all'anno. Da segnalare intanto l'apprezzabile aumento di passeggeri registrato negli ultimi tempi: il 2010 ha chiuso con 5,5 milioni, con un aumento rispetto all'anno precedente del 15,3%, il che conforta anche circa le previsioni di utenza del People Mover. Tale tendenza è confermata anche nei primi mesi del 2011. L'aeroporto bolognese ha conseguito lusinghiere valutazioni nelle classifiche degli scali aeroportuali ed è in grado di competere con Milano, Verona, Firenze e Pisa. E' comunque necessario proseguire nell'attività di monitoraggio dei livelli d'inquinamento acustico prodotti dal traffico aereo e del loro impatto sulla città.
- 10) Alla luce di quanto precede e tenuto conto della crescita frammentaria delle diverse infrastrutture, e del carattere ormai "datato" del sistema di trasporto pubblico locale, si ritiene necessaria una completa riorganizzazione del sistema stesso, in modo da integrare pienamente i diversi sistemi su gomma e su rotaia, adeguandoli alle previsioni insediative del Piano Strutturale Comunale. Ciò richiede unicità del soggetto gestore e strumenti di governo forti ed autorevoli da parte delle istituzioni pubbliche in ambito metropolitano, in grado di svolgere un'efficace funzione di pianificazione, programmazione, indirizzo e

controllo, che risolva e superi le possibili incongruenze e diseconomie del sistema . Al primo aspetto risponde la fusione tra ATC e FER (che dovrà garantire al trasporto pubblico bolognese la necessaria centralità ed autonomia di programmazione) e l'ulteriore allargamento della compagine aziendale a scala interprovinciale. Quanto al secondo, le possibili soluzioni sembrano essere, o quella di un rafforzamento delle strutture tecniche degli enti locali, integrate tra loro nella Città Metropolitana, o quella di un'Agenzia del Trasporto Pubblico Metropolitan, qualificata ed efficiente: si tratta di verificare, a tale proposito, l'adeguatezza di SRM.

i Il PGTU aveva i seguenti obiettivi:

- accessibilità diffusa ma sostenibile (garantire a tutti il diritto alla mobilità, ma non la libertà di usare qualsiasi mezzo per tutte le destinazioni).
- più trasporto pubblico, meno mezzi privati (diversione modale)
- meno inquinamento atmosferico ed acustico (favorire un parco veicolare pubblico e privato più eco-compatibile)
- risparmiare energia nel settore dei trasporti.
- migliorare la sicurezza stradale.

Il Piano prevedeva una serie di azioni finalizzate nel senso di:

- Potenziare e rendere competitivo, puntuale ed affidabile il trasporto pubblico di linea su gomma. Proseguire nella metanizzazione della flotta dei bus e nella filoviarizzazione in corsia preferenziale protetta e con preferenziazione semaforica, di tutte le linee forti, con il centro storico percorso tendenzialmente solo da silenziosi mezzi a trazione elettrica.
- Ricucire ed ampliare una rete di vere piste ciclabili nella periferia, promuovere la ciclabilità diffusa in centro storico e l'intermodalità bici-treno (SFM),
- Aumentare la sosta su strada regolamentata (estensione mirata strisce blu).
- Realizzare nuovi parcheggi a pagamento, soprattutto nella zona Sud della città.
- Estendere le pedonalizzazioni, soprattutto nella città storica, realizzando, a seconda della dimensione e del contesto territoriale, zone completamente pedonali e zone a traffico limitato telecontrollate, separando nelle centralità periferiche il traffico di attraversamento da quello locale, realizzando isole ambientali e "zone 30 Km" per il rilancio della dimensione di vicinato (centri civici, impianti sportivi, scuole, biblioteche, mercati).
- Estendere il telecontrollo Sirio, Rita e Stars, per garantire il rispetto delle regole stradali e la sicurezza dei cittadini.
- Gestire la domanda di mobilità per gli spostamenti casa/lavoro ed i percorsi casa/scuola (estensione del mobility management nelle aziende e negli istituti scolastici).
- Favorire il ricambio tecnologico eco-sostenibile del parco veicolare pubblico e privato (autoveicoli e motocicli) introducendo specifiche politiche di gestione della circolazione e sosta e di disincentivazione dell'uso dei motori a due tempi
- Incentivare l'uso di bici, motocicli ed auto elettriche (diffusione di colonnine per la ricarica).
- Ridurre i morti e i feriti da incidente stradale, per una maggiore sicurezza di tutti (verificare rispetto obiettivi del Piano della Sicurezza Stradale Urbana: riduzione al 2010 del 50% dei morti e feriti del 2001). Anche da questo punto di vista trovano conferma le strategie che puntano a privilegiare il trasporto pubblico e la protezione dell'utenza vulnerabile attraverso l'adozione di progetti di "traffic calming".
- Attuare il piano merci ed il progetto *van sharing*.

ii Mobilità, infrastrutture e territorio

Un sistema di mobilità di area vasta che abbia il suo perno nel **Sistema Ferroviario Metropolitano**, che va rapidamente completato, che potenzi il trasporto pubblico locale e della mobilità ciclopedonale, che valorizzi le infrastrutture per la mobilità che favoriscono il ruolo di Bologna come hub, come la nuova Stazione dell'alta velocità, l'Aeroporto e l'Interporto.

Occorre rivedere la rete infrastrutturale con una forte attenzione alle condizioni di sostenibilità ambientale, energetica, economica e di sicurezza delle opere trasportistiche in via di realizzazione (**Civis e People mover**). Vogliamo recuperare le risorse destinate dallo Stato per il metrò, da finalizzare al completamento del SFM, delle opere necessarie alla sua integrazione con il sistema insediativo urbano e metropolitano, e per il potenziamento e l'**elettrificazione del trasporto pubblico** a partire dalle sue linee portanti. Nei prossimi anni occorre deviare una cospicua parte del pendolarismo metropolitano dall'automobile al treno e agli altri mezzi pubblici.

Completamento della **stazione ferroviaria di Bologna** con l'attivazione della stazione dell'alta velocità, la riorganizzazione della parte storica e la realizzazione del nuovo polo integrato di servizi per il nodo ferroviario e per la connessione del centro città alla Bolognina, oltre alle opere di accessibilità e di mitigazione ambientale. Aggiornare il **piano del traffico** con una maggiore attenzione alla sostenibilità ambientale, all'innovazione e alle esigenze dei cittadini, realizzando un piano di zone pedonali e di zone 30 in tutta la città a partire dalla città storica ed attuando progetti per la sicurezza dell'utenza debole.

Affiancare alla creazione delle isole pedonali la realizzazione di nuovi parcheggi, anche pertinenziali, e il rilancio dei parcheggi pubblici e privati esistenti.

Concepire e progettare le diverse forme del trasporto pubblico, con un'attenzione

particolare all'intermodalità e alla loro integrazione con lo spazio pubblico, considerandole oltre che per il loro valore trasportistico anche come un'opportunità di riqualificazione urbana per la città stessa. Incoraggiare l'utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto con misure incentivanti quali: la gratuità per i bambini delle scuole elementari, sconti sugli abbonamenti di lavoratori e studenti, semplificando ed integrando le tariffe tra ferro e gomma (progetto Stimer/Mi muovo), contrastando la pratica dell'abusivismo usando le nuove tecnologie.

- iii Appropriata dotazione di materiale rotabile veloce e modulazione degli orari e delle frequenze dei convogli.
- iv Dovrà essere attivato un progetto di riconoscibilità del SFM, che si avvalga di un'immagine coordinata, di un logo sulla segnaletica e sui treni per una migliore identificazione e di una migliore informazione all'utenza. e la sua piena integrazione con il sistema del trasporto pubblico locale (resa possibile dalle diverse stazioni d'interscambio fra i due sistemi), anche grazie all'introduzione del sistema di tariffazione integrata STIMER: sarà utilizzabile un titolo metropolitano valido per il trasporto su gomma e su ferro (e in prospettiva anche per il byke sharing, le cui postazioni dovranno essere collocate anche presso le stazioni del SFM) e ricaricabile, una vera e propria carta unica della mobilità.