

## **ODG su “GRANDI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' BOLOGNESE”**

La Direzione provinciale del PD di Bologna, riunita il 7 dicembre 2011 sul tema “Grandi infrastrutture per la mobilità”, a conclusione del dibattito, fa proprie le seguenti linee d’indirizzo.

**1.** Ribadisce la piena condivisione dei contenuti del **Programma di mandato della giunta Merola**, approvato dal Consiglio comunale di Bologna, con particolare riguardo al punto n.4 (“Mobilità, infrastrutture e territorio”).

**2.** Assume i contenuti del **Piano della Mobilità Provinciale**, adottato dalla provincia di Bologna, quale cornice programmatica di area vasta per l’inquadramento e lo sviluppo delle politiche in tale ambito, e ribadisce l'importanza di assumere costantemente, nella programmazione e valutazione degli interventi infrastrutturali sulla mobilità, un'ottica metropolitana.

**3.** Conferma la rinuncia al **progetto di Metrotranvia**, insostenibile sul piano economico nelle condizioni date (vincoli di spesa del patto di stabilità, tagli ai trasferimenti, etc...) ed appoggia 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).

Prende atto con soddisfazione della decisione del CIPE di conservare alla città di Bologna l'assegnazione del finanziamento statale già destinato alla metrotranvia scongiurandone la revoca. Si impegna, anche attraverso l’azione degli enti locali, della Regione e dei propri 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.

**4.** Sostiene il valore strategico del **Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)**, che 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 che può assolvere anche, a certe condizioni, una funzione di facilitazione degli spostamenti interni alla città e di collegamento con i maggiori poli attrattivi del territorio. In coerenza con quanto sopra si sollecita il completamento delle stazioni SFM mancanti (in particolare i nodi di interscambio San Vitale-Rimesse e Prati di Caprara).

Afferma che la Regione e gli EE.LL. hanno fatto e dovranno continuare 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, complementarietà e conseguenti risparmi di spesa.

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

5. Nell'affermare la strategicità della **connessione tra Stazione e Fiera**, apprezza lo studio di fattibilità della Provincia sul collegamento mediante l'utilizzo della linea 6 del S.F.M., e considera da verificare l'ipotesi del prolungamento del People mover, ritenendo che il tavolo infrastrutture del Piano Strategico Metropolitano sia la sede più adeguata per una discussione di merito che metta a confronto sul piano tecnico-economico e socio-ambientale le due soluzioni ed altre che dovessero eventualmente prospettarsi.

6. Conferma l'utilità del **People mover** quale mezzo di collegamento veloce, efficiente e dedicato, anche in un'ottica di competitività territoriale, alla relazione tra Stazione ferroviaria e Aeroporto G. Marconi, e inteso come segmento di un sistema complessivo e integrato di mobilità pubblica su gomma e su ferro, che trova in 'Bologna Centrale' lo snodo fondamentale di interscambio.

Auspica pertanto che il Comune proceda al più presto all'approvazione del progetto esecutivo dell'opera, in modo da poter dare avvio ai lavori all'inizio del prossimo anno, una volta ottenuti e giudicati soddisfacenti tutti i chiarimenti che sono stati richiesti al concessionario, con particolare riferimento alla capacità dei convogli e all'espandibilità del sistema, al collegamento tra stazione del PM e nuovo terminal dell'aeroporto previsto dal masterplan, al nuovo piano economico-finanziario. Condivide inoltre la scelta della Giunta di procedere alla modifica dei patti parasociali per cambiare la composizione della società di gestione "Marconi express", tramite la riduzione della futura partecipazione di ATC (la cui presenza è comunque utile per garantire una gestione unitaria del trasporto cittadino), la permanenza del CCC più a lungo di quanto oggi previsto (a garanzia della sostenibilità dell'operazione), e l'inserimento di nuovi soci pubblici e privati.

Condivide altresì l'auspicio (contenuto in un odg del quartiere Navile) che si attui l'integrazione del People mover nel sistema di trasporto pubblico locale, studiando soluzioni che permettano l'utilizzo del biglietto emesso per questo servizio anche per l'uso combinato della rete di trasporto locale. Prende 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. Raccomanda peraltro che la conclusione del procedimento approvativo sia accompagnata da adeguate iniziative di coinvolgimento e d'informazione della cittadinanza.

7. Inoltre, come prassi generale, su tutte le scelte infrastrutturali rilevanti, raccomanda di **promuovere percorsi partecipativi** e luoghi aperti di confronto nei quali condividere comparazioni costi/benefici tra le diverse possibili soluzioni.

8. Tenuto conto delle molte incertezze che gravano sul **progetto CIVIS**, si giudica saggia e responsabile la decisione di sospendere l'esecuzione delle restanti opere civili, in attesa che si scioglano 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 il suo radicale adeguamento ai necessari standard 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 si chiede 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 di un percorso troppo lungo ed accidentato, Bologna realizzerebbe un importante ammodernamento del proprio sistema di trasporto pubblico locale, occasione irripetibile in tempo di bilanci "lacrime e sangue". Si darebbe così un contributo determinante alla filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico (130 km) con un significativo miglioramento della qualità ambientale.

**9.** L'accordo interistituzionale per la realizzazione del **Passante Nord** deve includere gli impegni della banalizzazione e del sovrapedaggio, che erano due condizioni fondamentali poste dalle istituzioni bolognesi per la condivisione del progetto. Per quanto riguarda il tracciato, è indispensabile, prima della sua approvazione, procedere, fin dalla fase preliminare, ad un'attenta e partecipata verifica, da parte della Provincia e delle amministrazioni comunali interessate, della sua compatibilità 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.

**10.** Per quanto riguarda la **Stazione Ferroviaria** si raccomanda il completamento, senza ulteriori ritardi, del progetto edilizio ed infrastrutturale di restyling, e di quello dell'A.V., rispetto al quale è fondamentale la effettiva conclusione dei lavori entro il 2012, come più volte annunciato da FS, per consentire il pieno sviluppo del SFM in funzione passante e la realizzazione del People mover, e si auspica la realizzazione senza soluzione di continuità del progetto Isozaki della Nuova Stazione. In tale quadro occorre prendere in considerazione il progetto di riqualificazione dell'Autostazione, già all'attenzione dell'amministrazione.

**11.** In merito all'**Aeroporto**, del quale si apprezza il costante aumento di passeggeri, è necessario dare attuazione agli importanti lavori previsti dall'Accordo Territoriale del 2008, che comprendono anche la realizzazione della nuova aerostazione. Un impegno particolare si raccomanda per il monitoraggio e la mitigazione del rumore aeroportuale.

**12.** Per quanto riguarda i **nodi viari strategici di Rastignano e Casalecchio** vanno svolti con sollecitudine tutti gli adempimenti necessari perché si giunga finalmente alla realizzazione dei primi stralci funzionali già finanziati, e nel contempo si reperiscano le risorse necessarie al completamento degli interventi previsti. Si ribadisce inoltre l'importanza, nel progetto di completamento della Pedemontana, degli interventi previsti per il proseguimento della Nuova Bazzanese e della realizzazione del casello di Crespellano. Per quanto riguarda il territorio appenninico si segnala la necessità di una costante manutenzione e miglioramento della rete di collegamento con le grandi infrastrutture e si auspica che i lavori della variante di Valico siano completati nel tempo più breve possibile, nel rispetto delle condizioni di sicurezza dei lavoratori e del territorio e monitorando con attenzione l'attuazione delle opere di miglioramento e compensazione del territorio stesso.

**13.** Raccomanda inoltre che l'Amministrazione comunale di Bologna intraprenda 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, prestando massima attenzione alla sicurezza, all'efficienza e alla riduzione dell'impatto ambientale di tutti gli spostamenti, 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.

**14.** In questo senso, si giudica positivamente l'anticipazione costituita dal **“Piano per la pedonalità del centro storico”**, di recente presentato 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).

Esprime la convinzione 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.

Nell'ottica di favorire una mobilità sostenibile anche per i collegamenti tra la città e l'hinterland, si ritiene opportuno valutare l'implementazione di collegamenti via bicicletta tra provincia e città, per esempio 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.

**15.** Si ritiene infine necessaria una **completa riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico locale**, in modo da integrare pienamente tra loro i diversi sistemi su gomma e su rotaia, adeguandoli alle previsioni insediative dei Piani Strutturali Comunali e del PTCP. 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, auspicando inoltre che venga considerata la possibilità di accordi interprovinciali per l'armonizzazione e l'implementazione del servizio sulle tratte del trasporto pubblico su cui insistono una o più aziende provinciali e in generale per i collegamenti a cavallo tra la provincia di Bologna e quelle confinanti. 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 Metropolitano, qualificata ed efficiente: si tratta di verificare, a tale proposito, l'adeguatezza di SRM.