

Mobilità, Infrastrutture e Trasporti metropolitani

37 obiettivi per gli amministratori PD dei territori di Bologna

Giugno 2014

Bologna e il suo territorio metropolitano soffrono di una mobilità faticosa e congestionata, e di una politica su trasporti e infrastrutture da tempo incerta, farraginoso e talvolta contraddittoria. In questo documento raccogliamo i principali temi critici indicando possibili soluzioni, a partire dalle diverse domande di mobilità.

1. Mobilità metropolitana radiale (centro-periferia e viceversa del territorio provinciale)

- 1.1. È la domanda meglio servita, grazie alla “rendita storica” di infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti, ma sconta una **sproporzione** tra spostamenti privati e trasporto pubblico, e (riguardo alle strade) un pesante differenziale di tempi tra **ore di punta** e di morta. Esiste un problema di **competizione**, nel Trasporto Pubblico Locale (TPL), tra ferro e gomma, che andrebbe affrontato a livello di Governance (vedi punto 5).
- 1.2. Occorre dare pieno e rapido completamento al **Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)**, sfruttando appieno le linee complanari alla viabilità radiale principale, per ottenere un duplice effetto, di decongestione stradale e di riduzione delle emissioni. Le risorse finanziarie disponibili vanno destinate prioritariamente al SFM, **evitando scelte riduttive** (come la rinuncia alle linee passanti in Stazione, o alle fermate dedicate all'aeroporto e all'ospedale S. Orsola, o al doppio binario a Vergato e nel tratto di interrimento della SFM2 Bologna-Portomaggiore) che indeboliscono l'unica vera infrastruttura di TPL metropolitano del territorio. Vanno inoltre rinnovate e **adeguate le fermate**, attivando processi capaci di assegnare alle stazioni SFM funzioni generatrici di **nuove centralità urbane**, incentivando l'insediamento – laddove l'edilizia lo consente – di attività commerciali a servizio degli utenti e presidio dei luoghi.
- 1.3. Va richiamato e **fatto rispettare l'accordo** tra Enti Locali, Regione, Governo e FS che assicurava la contemporaneità tra l'entrata a regime dell'AV e del SFM; va inoltre attuato il progetto che rende l'SFM un **sistema riconoscibile, autonomo, bolognese**, con una corretta informazione all'utenza.
- 1.4. Le frequenti e diffuse **disfunzioni** del servizio su ferro (corse cancellate, treni inadeguati, ritardi) non sono sostenibili. Il viaggio in treno deve essere sicuro, confortevole, affidabile. Occorre affrontare il problema a partire dall'imminente **gara regionale**, che impegnerà il gestore **per i prossimi 22,5 anni**, non limitandosi, nei confronti del gestore, ad applicare le sanzioni, che spesso per lui rappresentano un esborso inferiore rispetto al costo degli investimenti necessari all'adeguamento del servizio, ma cercando ulteriori strumenti di pressione affinché tali **investimenti** vengano puntualmente realizzati e non ulteriormente rinviati. E' fondamentale regolarizzare gli orari, con un **cadenzamento** esatto (alla mezz'ora o al quarto d'ora), in modo che il treno passi allo stesso minuto a tutte le ore in tutte le fermate.
- 1.5. Il TPL su gomma va integrato a quello su ferro, aumentando le fermate di incrocio e interscambio, eliminando le sovrapposizioni e **specializzando i sistemi**, in modo che la ferrovia provveda principalmente al collegamento rapido con il capoluogo, e gli autobus a dare capillarità al sistema del trasporto pubblico, che deve essere unico e integrato anche come **biglietti**, il cui acquisto deve essere agevole e diffuso. A questo proposito, il passaggio da ATC a TPER non ha sinora ottenuto miglioramenti apprezzabili.
- 1.6. È fondamentale favorire l'integrazione tra SFM e mobilità ciclabile, consentendo il trasporto della **bici sul treno**, complementare e non alternativa al “bike sharing”, e prevedendo parcheggi di interscambio “bici-treno” qualificati e protetti (vedi punto 4.4).
- 1.7. L'offerta di TPL in **orari serali** è decisamente carente. Ne fanno le spese soprattutto i giovani, costretti a spostarsi con mezzi privati, con conseguenti problemi di **sicurezza**. Occorre trovare soluzioni di trasporto da e per il capoluogo dalle 20.00 alle 24.00, anche valutando l'utilizzo serale dei treni, accordi specifici con gli esercenti del servizio **Taxi**, e l'offerta notturna di eventuali operatori terzi rispetto a TPER.

2. Mobilità metropolitana trasversale (da periferia a periferia del territorio provinciale)

- 2.1. È una domanda servita in modo insufficiente dal TPL, dato che ogni spostamento tra centri dell'hinterland oggi fa perno sul capoluogo. Anche a questo proposito è fondamentale attuare integralmente il progetto di **linee passanti in Stazione**. Neppure la mobilità privata è favorita dalla maglia stradale, a impianto prevalentemente radiale: la trasversale di pianura appare inadeguata negli orari di punta, e riversa sulla viabilità comunale (fragile e tortuosa) un traffico incongruo.
- 2.2. Uno degli obiettivi del disegno originario del **Passante Nord** era offrire una infrastruttura di collegamento “orizzontale” ad una “città diffusa” disposta ad arco intorno al capoluogo. Tale obiettivo era assente dalle ipotesi di “Passantino” (troppo vicino al capoluogo e quindi **inidoneo** a servire il territorio metropolitano) circolate negli ultimi 2 anni e apparentemente abbandonate con l'incontro dei primi di marzo a Roma. Qualsiasi ipotesi di realizzazione di tale infrastruttura non può trascurare questo **obiettivo fondamentale**.

- 2.3. È evidente la difficoltà di rispondere con un trasporto pubblico a questa domanda di mobilità “orizzontale”, difficilmente affrontabile con modalità tradizionali, data la varietà delle origini/destinazioni da servire e la dispersione insediativa che ci caratterizza. Occorre pertanto studiare **soluzioni flessibili e innovative**, attingendo all’esperienza di altri territori, dato che questa domanda è destinata a crescere con il processo di **unificazione dei comuni** e di riorganizzazione/concentrazione dei servizi.

3. Mobilità di attraversamento (del territorio e del capoluogo)

- 3.1. L’attraversamento del territorio di Bologna con mezzi privati avviene principalmente mediante **l’autostrada** (per spostamenti con origine / destinazione esterna alla provincia), e la **tangenziale** di Bologna (per gli spostamenti con origine / destinazione interna alla provincia). Una quota importante di tale domanda di attraversamento può essere soddisfatta dal **SFM**, a patto che siano rispettati gli impegni sul **cadenzamento** dell’orario e sulle **linee passanti** (ovvero senza costringere gli utenti a scendere a piazzale Ovest e raggiungere a piedi il Piazzale Est, distante 600 metri), e venga adeguato il materiale rotabile.
- 3.2. L’autostrada, con la Terza Corsia Dinamica, ha fortemente mitigato le situazioni critiche (che permangono soltanto in corrispondenza di grandi esodi o di incidenti), sia pure a prezzo di una diminuzione della sicurezza (vedi incidenti anche mortali dovuti a necessità di fermo veicolo in assenza di corsia di emergenza). La **tangenziale** invece non ha goduto di analoghi interventi di potenziamento, e soffre (dopo mezzo secolo dalla progettazione) di **frequenti criticità**.
- 3.3. Mentre il disegno originario del **Passante Nord** prevedeva diversi benefici per il territorio e la viabilità locale (fascia di **mitigazione ambientale**, **Road Pricing** per finanziare il TPL, **banalizzazione** del tratto di A13 da Interporto ad Arcoveggio e di quello interno alla tangenziale, con **raddoppio di portata** di quest’ultima), nelle recenti ipotesi progettuali (bretella a sole due corsie, con mantenimento dell’autostrada nella sede attuale) **questi benefici scompaiono**. È necessario un confronto pubblico tra tutti i portatori di interesse per analizzare alla luce del sole il rapporto costi-benefici di quest’opera, con studi attendibili e dati affidabili.
- 3.4. Sul territorio provinciale vi sono punti particolarmente critici, dovuti ad un’offerta viabilistica invecchiata e inadeguata al flusso veicolare attuale, oggetto di progetti ultradecennali ma non ancora realizzati (o completati). Pensiamo al nodo di **Rastignano**, a quello di **Casalecchio**, al completamento della **Lungosavena** o della Complanare da **Ozzano** o della **Vignolese**. Occorre dare una forte spinta attuativa a questi progetti, migliorativi della viabilità intorno al capoluogo, **concentrando su di essi le risorse finanziarie disponibili** da parte di ANAS e del Ministero, ed eventualmente negoziare in sede politica condizioni di favore per l’utilizzo, da parte dei bolognesi, della rete autostradale come sussidiaria a quella della viabilità locale.
- 3.5. Come criterio generale, nella progettazione stradale, vanno privilegiate soluzioni che prevedano il minor **consumo di territorio** possibile, diversamente da molte scelte recenti (rotonde enormi, svincoli e sottopassi impattanti ed eccessivi).

4. Mobilità urbana (interna al capoluogo)

- 4.1. I **Poli attrattivi** della città (Aeroporto, Stazione, Ospedale S. Orsola e Maggiore, Università, Fiera, Centro Storico, futuri Tecnopolo, CNR e FICO) non sono serviti da infrastrutture forti, ad eccezione (potenzialmente) del **SFM**, dato che esiste un fascio di binari che attraversa o passa nelle vicinanze di tali luoghi, tranne che per il solo Centro Storico. Occorre costruire un quadro condiviso di conoscenze sui flussi reali generati da questi Poli, al quale contribuiscano le amministrazioni insieme ai Mobility Manager dei medesimi Poli, in modo da **armonizzare politiche pubbliche e private** in materia (TPL, parcheggi, orari, bike e car sharing) e favorire l’interscambio TPL – mobilità privata.
- 4.2. In proposito, il progetto della **linea SFM 6** assume un ruolo fondamentale, come spina dorsale della “Città della tangenziale” individuata nel PSM, potendo collegare in modo rapido ed efficace nodi quali: Stazione Centrale, nuova Sede del Comune, CNR, Istituto Aldini Valeriani, Tecnopolo, Fiera, Parco Meraville, CAAB-FICO.
- 4.3. In previsione di **FICO** va previsto un collegamento forte tra CAAB e centro, affinché la **città storica** possa beneficiare del flusso generato dal nuovo polo attrattivo, la cui collocazione periferica non deve isolarlo. Anche a tal fine appare idoneo un **collegamento dedicato** (ferroviario o tramviario, utilizzando la linea di cintura, come nel progetto SFM6), mentre il solo autobus risulta un mezzo troppo debole e poco qualificato, che avrebbe come risultato quello di incentivare il mezzo privato.
- 4.4. Occorre riprendere con forza in mano il progetto (accantonato da FS) di una **nuova Stazione Centrale**, primo e fondamentale nodo di accesso ed interscambio di Bologna, per adeguarla ai flussi attuali, di molto superiori a quelli esistenti ai tempi della sua realizzazione. Particolare attenzione andrà rivolta all’interscambio con moto e bici, oggi molto sacrificato e trascurato, contrariamente a quanto previsto nella Conferenza dei Servizi del Nodo di Bologna, che nel 1997 prescrisse circa **4.000 posti tra bici e moto**. La Stazione Centrale va inoltre dotata di **servizi commerciali e di comfort** per gli utenti, oggi poco o nulla serviti.

- 4.5. Vanno completate e rafforzate le **stazioni SFM** di servizio diretto ai poli attrattivi (S. Orsola, Aeroporto) e indiretto (nodi di interscambio quali San Vitale e Prati di Caprara), al fine di convogliare su ferro il maggior numero di spostamenti, ed evitate scelte che limitano e ostacolano lo sviluppo del SFM (vedi punti 1.2 e 1.4). Non è accettabile una **fermata S. Orsola** “al grezzo” e con il marciapiede sul lato nord, nel luogo del possibile binario di incrocio. Va ammodernata la tecnologia di gestione di **passaggi a livello**, in modo da ridurre i tempi di chiusura e aumentare la sicurezza (oggi compromessa da sistemi temporizzati).
- 4.6. Il collegamento tra **Aeroporto e Stazione**, certamente strategico, va affidato a una o più infrastrutture che garantiscano una portata complessiva adeguata, la sostenibilità economica dell’esercizio (senza pesare sul denaro pubblico), la capacità di risposta a una domanda fortemente variabile, e l’accessibilità al **nuovo Terminal** previsto a ovest dell’attuale; le valutazioni tecniche in proposito vanno fatte secondo i metodi di cui al punto 6. La fermata **SFM di Borgo Panigale-Scala** (dove oggi transitano oltre 100 treni al giorno) va completata ed estesa, come inizialmente previsto, alla linea per Verona, affinché sia utilizzabile per collegare l’aeroporto, distante solo 1 km (nuovo Terminal).
- 4.7. Il progetto di sostituzione dei bus a gasolio con filobus o mezzi ibridi è positivo e va completato, anche grazie all’acquisto dei **Crealis** al posto dei Civis. Le linee urbane devono ovunque possibile attestarsi o connettersi alle fermate del SFM, per allargarne il bacino di raccolta e distribuzione e sfruttare al meglio **la ferrovia** non solo come scambio tra centro e periferia, ma anche come supporto alla mobilità urbana.
- 4.8. **L’accesso al centro storico** va garantito e potenziato, bilanciando gli effetti delle politiche di chiusura al traffico con un rafforzamento del TPL, anche durante i **weekend**, con mezzi elettrici. Va affrontato il tema della regolamentazione dell’accesso in **orario notturno**, quando alcune zone del centro si saturano di colonne di mezzi, rumorosi e inquinanti.
- 4.9. Il **trasporto merci** in area urbana va preso in esame come una delle maggiori fonti di inquinamento urbano, e deve essere fatto oggetto di un progetto specifico, che incentivi l’utilizzo di mezzi non inquinanti (vedi l’esperienza di Torino), e che coinvolga **Interporto** e attinga alle migliori pratiche messe in atto in altre città.
- 4.10. Rispetto alla mobilità **ciclabile**, è apprezzabile il lavoro in atto, ma occorre maggiore attenzione progettuale, dato che in occasione di opere anche recenti (Stazione Alta Velocità, il progetto Civis su via Irnerio e su via Mazzini) lo spazio ciclabile risulta **assente o residuale e improvvisato**. Occorre una dotazione diffusa di parcheggi per bici, e va curato l’aspetto manutentivo, in quanto la trascuratezza della segnaletica crea problemi di riconoscibilità e sicurezza delle vie ciclabili.
- 4.11. La mobilità dei **disabili** (in particolare non vedenti e disabili motori) merita maggiore attenzione, affinché sia i progetti di nuove infrastrutture (filoviarie, ferroviarie, ecc.), sia l’azione ordinaria di riqualificazione urbana, tengano conto di tali esigenze. A titolo esemplificativo (e non esaustivo), citiamo: banchine e vetture adeguate l’accesso ai mezzi pubblici, segnali acustici, percorsi tattili guidati, marciapiedi ed attraversamenti idonei, ecc.
- 4.12. Nel medio-lungo periodo va ripreso in considerazione un **progetto tramviario**, che per caratteristiche di portata, sostenibilità ambientale e compatibilità con la delicata edilizia storica risulta la soluzione preferita in molte città simili a Bologna, e potrebbe validamente sostituire, in futuro, i filobus sugli assi a domanda più intensa, per conseguire insieme obiettivi di riqualificazione ambientale, di accessibilità veloce e di massa e di relazioni privilegiate con i Poli attrattivi della città.

5. Governance dei sistemi di mobilità e trasporto

- 5.1. L’attuale assetto dei servizi di trasporto e della pianificazione della mobilità rispecchia un governo frammentario e di scala inadeguata rispetto ai principali flussi, che sono di ordine **metropolitano**. I centri decisionali in materia sono invece di **scala regionale** (troppo larga) oppure **comunale** (troppo stretta). La Regione deve al riguardo dare attuazione alle deleghe promesse. L’ente locale deve far prevalere la propria funzione di regolatore, insostituibile, rispetto a quella di imprenditore/gestore (delegabile a terzi).
- 5.2. Occorre dare vita ad un **organismo unitario** per la pianificazione e la gestione della mobilità metropolitana (infrastrutture, trasporto pubblico, viabilità), che si collochi al livello adeguato (scala metropolitana) e garantisca un governo coerente delle politiche di mobilità e trasporto su tutto il territorio bolognese, e in particolare del SFM, con **politiche tariffarie** mirate a favorire il TPL integrato (ferro + gomma + bici). Un primo obiettivo di tale organismo deve essere **l’armonizzazione degli orari** tra i diversi sistemi, affinché siano coerenti, offrano coincidenze e rendano praticabile l’intermodalità.
- 5.3. La **Città Metropolitana** rappresenta un’occasione propizia in tal senso, per raccogliere deleghe e funzioni oggi sparse tra diversi enti e ritagliarsi uno spazio di autonomia rispetto al governo regionale, spesso orientato a una **distribuzione policentrica** delle risorse, a spese della centralità e delle esigenze specifiche di Bologna e del suo territorio.
- 5.4. Occorre infine valutare come **pubblicare in “open data”** la varietà più estesa possibile di informazioni riguardanti le reti di trasporto, quali gli orari, le tariffe, le capienze, le stime sui flussi, le rilevazioni dettagliate

dei volumi trasportati e degli orari effettivi di partenza e arrivo di ogni corsa. Questo al fine di consentire e stimolare **la partecipazione e collaborazione di cittadini** competenti e disponibili, ad esempio ricercatori, imprese, cittadini politicamente impegnati o semplici appassionati, la quale permetterebbe di realizzare un **controllo diffuso** sulla qualità dei servizi, raccogliere proposte di **ottimizzazione** approfondite ed elaborate, e incentivare – grazie alle **tecnologie** disponibili su web e sugli smartphone – la realizzazione di servizi e applicazioni, di natura commerciale e non, che fanno uso dei dati pubblicati.

6. Metodi di analisi, progettazione, valutazione

- 6.1. I progetti di rafforzamento della mobilità urbana sono stati negli ultimi 20 anni contraddittori e conflittuali. Dal tram alla metropolitana, dalla metrotramvia al Cavis fino al People Mover, Bologna ha visto **sorgere e tramontare opere** sempre definite strategiche, sempre spinte dall'urgenza di non perdere finanziamenti, e sempre perdute per approssimazione e inconsistenza dei progetti.
- 6.2. La storia recente di Bologna dimostra che è necessario adottare metodologie (oggi consolidate e mature in molti paesi) basate **sull'analisi approfondita** e sistematica della domanda di trasporto (attuale e potenziale), e su una solida **valutazione economica e finanziaria** dei progetti, al fine di selezionare le soluzioni migliori.
- 6.3. Questo modo di procedere richiede un **metodo scientifico** nell'analisi del bilancio **costi-benefici** e della effettiva utilità pubblica delle singole opere, e nello **studio comparativo** tra diversi progetti, soluzioni, tecnologie di trasporto. Il decisore politico eserciterà il diritto/dovere di scelta in modo consapevole alla fine del percorso, e non all'inizio.
- 6.4. A questo scopo è importante studiare e far tesoro delle esperienze di altre città, ampiamente disponibili sia attraverso la letteratura tecnica di settore, sia e mediante lo studio di "case history" paragonabili a Bologna per dimensioni, caratteristiche urbane, problemi affrontati. Fondamentale risulta il ricorso ad **enti terzi, competenti ed autorevoli**, non ascrivibili a interessi economici locali e con una esperienza e visione specialistica complementare a quella dei tecnici interni alle amministrazioni, che necessariamente hanno meno esperienza specifica (su singole soluzioni tecniche) e sono più soggetti alle pressioni politiche.
- 6.5. Occorre riprendere la strada della piena integrazione tra politiche della mobilità e dei trasporti e politiche di pianificazione urbanistica, in coerenza con i contenuti **dell'Accordo Metropolitano sul contenimento del consumo di suolo**, prefigurato nel PSM di Bologna. Insediamenti e infrastrutture, densificazione urbana e servizi di mobilità su scala metropolitana devono procedere di pari passo fin dall'origine, per garantire uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio (vedi in proposito il documento elaborato a novembre 2013 dal **Forum Territorio Sostenibile** del PD di Bologna).
- 6.6. In particolare, la sostenibilità delle previsioni urbanistiche non può prescindere dal sistema delle infrastrutture attuali e dalla loro **effettiva funzionalità**. Il rischio di approvare piani utilizzando le sole previsioni di nuove infrastrutture, senza quindi garantirsi la contemporaneità tra creazione di sistemi di trasporto e di nuovi carichi urbanistici, è **pericoloso** per il futuro del territorio, in termini di mobilità, sostenibilità ambientale e vivibilità.
