



COMUNICATO STAMPA

Il nostro giudizio negativo sul PGTU proposto dalla Giunta non deriva da un'avversione ideologica, ma da un serio lavoro di analisi delle linee guida e dei singoli provvedimenti in esso contenuti. La maggioranza - divisa al suo interno fra i fautori dell'uso dell'auto senza alcuna restrizione e chi invece interpreta idee più caute - ha partorito un piano che invece di essere un punto di sintesi fra le visioni estreme risulta essere un collage di provvedimenti: qualcuno ragionevole, qualcuno eccessivo o inadeguato, qualcuno proprio sbagliato.

Il documento che oggi viene presentato alla città è il frutto di un lavoro comune dei gruppi di opposizione nel Consiglio Comunale di Bologna e di un raccordo con gruppi e singoli cittadini.

L'intenzione è di offrirlo come un contributo per il dibattito che la città è chiamata a fare sulla proposta del PGTU, e che speriamo possa diventare l'occasione per cambiarne sostanzialmente la natura. Crediamo infatti che sia fondamentale modificarlo secondo un modello di mobilità ambientalmente, socialmente ed economicamente sostenibile.

Conciliare la mobilità con il diritto alla salute e alla sicurezza è l'ottica europea, che si contrappone ad una visione da anni '50, che è purtroppo quella che troviamo in questo PGTU, figlio naturale del MasterPlan.

In particolare, abbiamo cercato di suggerire modifiche e integrazioni, e di sollevare temi, nell'ottica delle linee guida seguenti:

- una visione realmente di area metropolitana
- la coscienza di dover rivedere i luoghi e gli orari della città
- un uso avanzato dell'innovazione tecnologica, e al tempo stesso una valorizzazione degli apporti delle persone, in sintesi ed integrazione fra loro
- il traffico in centro va limitato, e inoltre vanno create isole ambientali (in centro e in periferia) e promosse forme di circolazione "dolce"
- una nuova cultura delle regole: più flessibili e nel merito, ma anche più strumenti per farle rispettare
- una nuova visione integrata della logistica
- la promozione di strutture che inducano comportamenti virtuosi
- una piena valorizzazione dell'intermodalità, con un equilibrio che eviti sia il puntare tutto sull'auto, sia uno "zoo" eccessivo di scelte tecnologiche incongruenti
- la piena informazione ai cittadini, in tutte le forme possibili e su tutti i temi (inquinamento, traffico e così via)

CONCILIARE MOBILITA' E DIRITTO PRIMARIO ALLA SALUTE E ALLA SICUREZZA

Le città italiane, a differenza delle altre città europee, sono cresciute in modo caotico solo con l'automobile, senza sistemi di trasporto e infrastrutture per la mobilità sostenibile (come tram, metrò, ferrovie locali); senza offrire possibilità di scelta, intermodalità e integrazione fra i vari mezzi di trasporto.

E' questa la prima causa della congestione del traffico e dell'inquinamento dell'aria che producono effetti molto negativi sulla salute, come ha denunciato l'Organizzazione Mondiale della Sanità, in più occasioni e ribadito in un recente studio sull'inquinamento atmosferico in 8 città italiane, fra cui Bologna.

L'indagine indica quanto siano elevati i costi per la salute delle persone, quelli economici e sociali. L'Unione Europea ha calcolato che i **"costi esterni"** della mobilità, cioè i costi ambientali sanitari, economici e sociali pagati dalla collettività, oltre a quelli sostenuti dai singoli cittadini, sono circa il 5% del PIL europeo.

L'Unione Europea individua altresì i benefici che potrebbero derivare da interventi mirati al contenimento dell'inquinamento atmosferico e acustico, nel rispetto degli impegni assunti a suo tempo a Kyoto (anche dal Comune di Bologna) per la riduzione dei gas responsabili delle alterazioni climatiche globali.

La fase di crescita economica ed occupazionale imboccata dal paese comporterà **nuove esigenze di mobilità** che, senza una innovazione della politica dei trasporti, capace di conciliare il diritto ad una libera mobilità e quello primario alla salute e alla sicurezza aggraveranno questi fenomeni.

Nel Piano Nazionale dei Trasporti presentato recentemente dal governo per la prima volta nella storia del nostro paese si prevedono cospicui investimenti (14.000 mld) per **dotare le città di sistemi di trasporto collettivo in sede propria.**

A questo appuntamento Bologna non si è fatta trovare impreparata: la precedente amministrazione ha creato le condizioni per realizzare il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM: 280 Km di rete, 8 bracci ferroviari convergenti sulla stazione FS centrale, 190 miliardi di finanziamenti FS) e 2 linee di tram per collegare Borgo Panigale – Corticella – S.Lazzaro (310 miliardi di finanziamenti statali).

Sono opere fondamentali per la città che, al di là dell'uso di tecnologie diverse da quelle previste, abbiamo difeso dal rischio di un loro ridimensionamento, che incaute iniziative della Giunta Guazzaloca avevano fatto sorgere, e che potranno essere implementate anche con un metrò sotterraneo, se ne sarà dimostrata l'efficacia e la sostenibilità economica, attraverso un'accurata valutazione costi-benefici.

Va sottolineato, tuttavia, che **i problemi della mobilità non si risolvono solo con le infrastrutture.**

Una critica di fondo nei confronti del PGTU presentato dalla Giunta è proprio quella di ruotare attorno a molti "mega" progetti, tutti molto costosi, che non potranno essere realizzati nel periodo di validità del Piano, alcuni dei quali vanno nella direzione opposta a quella di una mobilità sostenibile.

La premessa contenuta nel Progetto di PGTU della Giunta mette in risalto oggettivamente i principali fattori che rendono la situazione del traffico a Bologna particolarmente critica: da un lato, un utilizzo più elevato che altrove del mezzo privato, con un forte contributo dell'hinterland (300.000 autoveicoli al giorno accedono all'area centrale, di cui il 30-40% dalla provincia); dall'altro, una situazione di vera e propria emergenza ambientale e della sicurezza (il continuo superamento dei limiti di legge per l'inquinamento dell'aria, i gravi dati sugli incidenti stradali).

La "ricetta" usata diffusamente nel resto d'Europa per combattere allo stesso tempo congestione, inquinamento ed incidentalità si basa in sostanza su due linee di intervento:

- razionalizzazione degli spostamenti di merci e persone, riducendo il più possibile quelli non obbligati o "indesiderati" (ridefinizione di servizi ed orari, uso di soluzioni telematiche, soluzioni logistiche avanzate, ecc);
- trasferimento della maggior quota possibile degli spostamenti dal trasporto individuale su gomma a soluzioni di trasporto collettivo ed a minor impatto ambientale.

Il Progetto di PGTU, nonostante la consapevole premessa, **non assume i riferimenti europei**: la prima linea di intervento è completamente ignorata, mentre la seconda, pur senza esplicite ammissioni, è nei fatti contraddetta; alcune delle più importanti soluzioni infrastrutturali proposte (tunnel, grande parcheggio auto in stazione) favorirebbero infatti un'ulteriore penetrazione delle auto nel centro città, secondo un'ottica da anni '50.

Il documento della Giunta infatti, pur indicando una serie di obiettivi, non definisce nessuna precisa strategia per raggiungerli e presenta invece una lunga e contraddittoria serie di interventi e di opere, senza peraltro definirne compatibilità, effetti prevedibili, tempi e costi di realizzazione.

Per di più sono quasi inesistenti le misure ad effetto immediato; a fronte del gran numero di opere annunciate, (alcune delle quali del tutto discutibili), e che nel migliore dei casi produrrebbero effetti fra molti anni, non si individua cosa fare oggi per invertire la tendenza del continuo peggioramento della situazione ambientale e del traffico.

Il documento della Giunta non avverte l'esigenza di realizzare veri e propri **Piani Particolareggiati** in collaborazione con i Quartieri e con i cittadini, che rappresenterebbero, fra l'altro, una grande opportunità per affrontare il tema della sicurezza stradale, intesa come sicurezza materiale ma anche come "sicurezza psicologica" soprattutto dei soggetti più deboli: anziani, bambini, persone con ridotta capacità motoria.

Va considerato che lo stato manutentivo della viabilità è assai poco soddisfacente ed è aggravato dal ripetersi e dal sovrapporsi di continui interventi sotto la superficie stradale: ciò contribuisce a creare condizioni di pericolo che, in particolare per i cicli e motocicli, sono particolarmente gravi. Il degrado delle condizioni manutentive della rete stradale viene da lontano, ma oggi si configura come una vera emergenza che richiede una radicale inversione di rotta: occorre considerare la **manutenzione** della viabilità come una priorità strategica de PGTU.

Noi pensiamo che la questione del "traffico" sia un elemento determinante per definire le prospettive future di Bologna e la "idea" di città che intendiamo realizzare; per questo il PGTU non può limitarsi ad elencare delle opere, ma deve in primo luogo definire una strategia.

Quella che noi proponiamo, in linea con proposte già da tempo presentate, si basa su poche, ma **chiare scelte strategiche**:

- affrontare, con un ottica di governo, il problema più rilevante con cui si deve misurare una politica della mobilità: l'esistenza di un "**bene comune**" da preservare; la mobilità delle persone, la tutela della salute, il risparmio del tempo personale, la riduzione del caos urbano e l'uso intelligente degli spazi pubblici sono elementi fondamentali di cui tenere conto per scegliere le priorità fra le modalità di trasporto e per costruire una mobilità ambientalmente, socialmente ed economicamente sostenibile;
- partire da una visione di Area Metropolitana e realizzare un **Piano Metropolitano** della mobilità, promuovendo la intermodalità e con interventi integrati tesi a modificare all'origine, i modi di formazione delle correnti di traffico (priorità del SFM, parcheggi scambiatori alle stazioni SFM e nella cintura, soluzioni urbanistiche e piani dei servizi strettamente correlati alle scelte trasportistiche a livello metropolitano);
- una verifica dei modi di funzionamento di strutture e servizi della città, sia dal punto di vista degli **orari**, che delle modalità di erogazione dei servizi e della collocazione territoriale, in modo da renderli più rispondenti ai bisogni dei cittadini e, se possibile, riducendone l'impatto in termini di produzione di traffico;
- una decisa razionalizzazione e miglioramento del trasporto pubblico, utilizzando al massimo tutte le **innovazioni tecnologiche ed organizzative** oggi disponibili (razionalizzazione di percorsi ed orari, messa a disposizione in tempo reale di informazioni, possibilità di prenotazione, mobility management, ecc.). La separazione dei percorsi del trasporto pubblico da quello privato rimane fondamentale e da perseguire, confrontando caso per caso le diverse soluzioni possibili, metro, tramway, corsie preferenziali, tenendo conto sia di costi/benefici, che della reale fattibilità ed efficacia, anche sul piano dei tempi;
- realizzazione di **isole ambientali** e zone residenziali a velocità ridotta; istituzione del "mobility manager " per favorire una mobilità più ecologica nelle aziende con oltre 300 dipendenti; istituzione del vigile di quartiere;
- la promozione delle forme di "**circolazione dolce**", da un lato, con aree e percorsi pedonali, con una rete efficiente di piste per cicli, roller e monopattini, dall'altro lato, con l'uso di mezzi a minor impatto ambientale;
- l'affermazione di una **nuova cultura delle regole** che a fronte di norme fissate con ragionevolezza, flessibilità e considerazioni di merito, preveda strumenti efficaci per far sì che esse siano da tutti rispettate;
- la definizione di un piano di logistica avanzata per la distribuzione di **merci in città**.

Il nuovo PGTU deve essere l'occasione per ridefinire l'uso degli spazi urbani ai fini della sicurezza e della vivibilità, per di più con l'obiettivo, non secondario, di creare occasioni di socializzazione e di rendere più bella la città.

La piena realizzazione di un nuovo sistema dei trasporti richiede grandi interventi infrastrutturali, che presuppongono costi elevati e lunghi tempi realizzativi, ma la strategia esposta più sopra presenta un'articolazione delle scelte tale da produrre quegli effetti di

breve e medio periodo, indispensabili per uscire dalle condizioni di attuale emergenza ambientale e del traffico e per preparare la città "all'uso" di tali infrastrutture.

A partire da questa chiara strategia intendiamo confrontarci entrando anche nel dettaglio delle singole soluzioni, consapevoli che la mancanza di una precisa strategia nelle proposte di PGTU della Giunta, determina la presenza, allo stesso tempo, di singoli punti di evidente e netto contrasto e di punti sui quali il confronto va ulteriormente approfondito, in primo luogo per renderne evidenti implicazioni e termini a tutta la città.

Per questo analizzeremo nel seguito alcuni tra i punti di maggior rilievo.

UN PGTU SENZA TRAGUARDI

Il PGTU contiene molti dati ma non sono indicate previsioni quantitative e temporali sui risultati attesi per favorire uno spostamento dall'uso dell'automobile all'uso del trasporto comune, una riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico e degli incidenti stradali, il superamento delle barriere architettoniche per le persone afflitte da handicap.

E' un limite di fondo che contraddice anche l'affermata coerenza del PGTU con il Piano Regionale dei Trasporti e con l'avvio metodologico del Piano Metropolitano della Mobilità; piani che assumono il criterio dell'analisi (anche quantitativa) delle "condizioni di partenza" e degli effetti che si pensa di determinare.

Questo limite (con alcune eccezioni positive, come i percorsi sicuri casa - scuola, la riconversione del parco autoveicoli e alcuni interventi anticipatori), è evidente anche nella mancata definizione dei tempi di realizzazione dei progetti, delle risorse disponibili, della priorità degli investimenti.

Non c'è, in altre parole, rispondenza agli elementi che dovrebbero connotare un PGTU: il riepilogo dei risultati del sistema di monitoraggio del traffico; l'introduzione del calcolo costi-benefici (ambientali, sociali ed economici) per ogni scelta infrastrutturale e di modalità di trasporto per persone e merci, per individuare le soluzioni più favorevoli e meno costose in termini complessivi per la collettività.

Il documento non è costruito, come vorrebbero le direttive ministeriali, come un vero e proprio sistema di obiettivi puntualmente articolati nel tempo e nello spazio, la cui misura quantitativa è posta alla base della identificazione prima e della verifica dopo degli interventi.

Il Piano Regionale dei Trasporti, che non interviene direttamente nel governo della mobilità urbana, indica però, per la definizione dei piani urbani del traffico, il conseguimento di obiettivi prioritari, come la sicurezza stradale e la qualificazione del trasporto pubblico.

Nella fase in cui di stanno ridefinendo gli accordi di programma 2001 – 2003 Regione – Enti Locali, per l'attribuzione delle risorse in materia di investimenti nella mobilità urbana e metropolitana, il PGTU non indica alcuna scala di priorità.

Nell'accordo scaduto le risorse furono destinate per il rinnovo del parco mezzi dell'ATC e per attrezzare l'accessibilità e i parcheggi delle stazioni del SFM.

Quali sono oggi le priorità?

UN PGTU "FIGLIO" DEL MASTERPLAN

Il PGTU è inquadrato nel Masterplan, che è un elenco di opere infrastrutturali per la mobilità che viene dato per acquisito quando la sua realizzazione è del tutto aleatoria e che delinea una città chiusa nei suoi confini. La filosofia dominante è quella di favorire l'accessibilità del centro storico alle auto private, in primo luogo con l'apertura di **due nuove "grandi porte stradali" di ingresso alla città:**

- una porta a nord ovest, con il cosiddetto casello aeroporto che invece servirà ad un collegamento viario dall'autostrada ad un mega parcheggio nei pressi della stazione FS;
- una porta a sud, con il parcheggio alla Staveco su cui dovrebbe attestarsi un tunnel collinare che comprometterà la collina bolognese.

Nella maggior parte delle città europee si accede al centro delle città prevalentemente con mezzi pubblici (tram, metrò, ferrovie locali).

Anche l'aumento vertiginoso dei prezzi del petrolio conferma la priorità di queste politiche, tese ad un uso più razionale dell'automobile, soprattutto limitandone l'uso improprio nei centri storici e offrendo l'opportunità di mezzi di trasporto pubblico in sede propria e non inquinanti.

La "filosofia" europea, che noi condividiamo, prevede che chi sceglie i mezzi pubblici possa avere servizi regolari e affidabili, chi sceglie il mezzo individuale possa farlo in un quadro di regole corrette e rispettate.

Dall'inizio del mandato il segnale politico lanciato dalla maggioranza di governo è stato invece quello della accessibilità delle auto al centro storico. Salvo poi essere costretti dall'inquinamento dell'aria a decidere più di 90 giornate di limiti alla circolazione, senza per altro la capacità di assicurare il rispetto dei divieti.

In questa contraddizione la situazione del traffico è peggiorata ed è destinata ad aggravarsi ulteriormente.

Il sistema "Sirio" per il controllo automatico degli accessi al centro sarà attivato solo per il monitoraggio (si tratta di un'offesa al senso comune, un rifiuto ideologico dell'uso della tecnologia, oltre che una violazione degli impegni presi con il Ministero dell'Ambiente e con la Regione per i finanziamenti ricevuti).

Si prevede inoltre la eliminazione delle corsie preferenziali per il trasporto pubblico in Piazza Malpighi e Saragozza interna e l'apertura alle auto nei due sensi di via dei Mille, prefigurando un asse con via Irnerio di attraversamento viario nei pressi del centro.

SI SCRIVE “FLUIDIFICAZIONE” MA SI LEGGE CONGESTIONE

Va detto con chiarezza che la parola d'ordine della fluidificazione del traffico è un obiettivo che ha senso solo proponendosi anche di:

- ridurre il numero delle automobili che dalla provincia vengono a Bologna, considerando che circa il 40 % del traffico veicolare cittadino ha origine dai comuni della cintura bolognese;
- contenere il numero totale di auto in circolazione (offrendo nuove opportunità come il Servizio Ferroviario Metropolitano, attrezzando parcheggi di interscambio auto-treno-tram in corrispondenza delle fermate SFM nei comuni limitrofi della città e in quelle ubicate ai suoi confini);
- porre almeno un argine sicuro a salvaguardia delle zone a traffico limitato.

Il PGTU prevede invece di “attirare” le auto verso Bologna con le due “nuove porte stradali d'accesso”, con parcheggi di interscambio interni alla città, un metrò che non giunge alla stazione SFM di Corticella ma si ferma alle Caserme Rosse. Non sono invece prese in considerazione dal PGTU proposte concrete avanzate da alcuni Quartieri per attrezzare parcheggi di interscambio, come quelli in zona Scandellara e Roveri.

Oltre all'idea assurda di spostare la stazione dell'Autostazione in zona Michelino, si riducono molte corsie riservate ai bus senza prevederne di nuove sulle principali radiali.

In questo modo non si favorisce l'intermodalità fra i vari mezzi di trasporto ma l'uso indiscriminato del mezzo individuale.

Con questa politica le corse ATC perse a causa della congestione del traffico nell'ultimo anno sono aumentate del 37%.

CAMBIARE LE SCELTE DI FONDO DEL MASTRPLAN PER FARE DAVVERO UNA RETE EFFICACE DI TRASPORTO PUBBLICO

Per l'insieme delle ragioni fin qui esposte la nostra proposta è quella che si abbandonino i progetti del tunnel collinare e della nuova strada di accesso al mega parcheggio per auto in stazione.

La collina bolognese va consegnata intatta alle future generazioni.

Non si può riportare in Bolognina quel traffico che è stato da poco tempo allontanato con il trasloco del mercato ortofrutticolo al CAAB.

Si tratta di due progetti che tutte le opposizioni consiliari e molti comitati di cittadini considerano sbagliati e sono motivo di un contrasto politico e sociale destinato ad allargarsi.

Recedere da questi progetti, non previsti dalla programmazione provinciale e regionale, aiuterebbe la realizzazione delle infrastrutture davvero utili per la mobilità della città.

Il PGTU afferma oggi senza ambiguità la validità strategica del Servizio Ferroviario Metropolitano. L'impegno deve essere quello di fare rispettare i modi e i tempi della sua realizzazione.

Per il tram la Giunta ha proposto un cambio di tecnologie (dalla rotaia alla gomma) e una sola linea, da Borgo Panigale a San Lazzaro.

Non abbiamo pregiudizi su questa innovazione tecnologica, purché si utilizzino le risorse statali già a disposizione e si dimostri che si tratta di un sistema tranviario capace, efficiente, rapido e soprattutto regolare.

Non si possono spendere 20 mld. al Km per avere solo filobus più moderni ed è necessario un confronto molto aperto sul progetto e sulle modalità dei bandi di gara per realizzarlo, considerando che le prime gare di appalto di Rimini e Firenze per questi mezzi sono andate deserte e che la sperimentazione di Trieste non sta dando i risultati attesi.

UN CONFRONTO APERTO SUI COSTI E BENEFICI DELLE SCELTE PIU' IMPEGNATIVE

Questo confronto è tanto più indispensabile sulla proposta di metrò sotterraneo.

Le comparazioni sulle esperienze in essere in Europa dimostrano in modo inequivocabile tre cose:

- i costi di investimento per realizzare un metrò come quello ipotizzato a Bologna sono in media 5 volte più alti di quelli del tram. In alcuni casi le "sorprese geologiche e archeologiche" hanno innalzato ulteriormente i costi;
- i costi di gestione dei più moderni metrò automatici, che pure non hanno il "guidatore", vanno dal 25% al 100% in più rispetto ai costi di gestione del tram su ferro;
- più la linea del metrò è corta più diminuiscono, fino a scomparire, i vantaggi dei tempi di percorrenza e più aumenta il rischio della sua insostenibilità economica.

Nella fase di riforma del trasporto pubblico locale lo Stato contribuisce con il 60% alle spese di investimento e finanzia il servizio minimo, che a nostro parere deve corrispondere al sistema attuale di trasporto pubblico, comprensivo del SFM + tram.

Gli ulteriori costi per realizzare e gestire le infrastrutture sono a carico dei bilanci dei Comuni.

Questo significa che scelte tecnicamente sbagliate e molto costose possono compromettere i bilanci del comune per molti anni, se non c'è la ragionevole previsione di potere accrescere l'efficienza complessiva del sistema di trasporto pubblico. Infatti l'esperienza dice che solo le grandi città, le metropoli, riescono contemporaneamente a gestire e sostenere il costo economico di tante diverse modalità di trasporto comune (tram, metrò, bus tradizionali ed a metano, filobus).

Da qui l'esigenza di affrontare apertamente con la città i problemi connessi alla realizzazione di questa infrastruttura.

Da qui la nostra critica principale: un metrò sotterraneo a guida automatica con uno sviluppo così ridotto, che oltretutto non giunge a Corticella, non si integra con la rete

metropolitana dei trasporti, rappresenta un cattivo servizio ai cittadini e una duplicazione di costi, visto che occorrerà comunque mantenere una linea di bus sullo stesso percorso. Il rischio reale è che di fronte ad alti costi ed alle difficoltà dei lavori questo progetto rimanga sulla carta, avendo nel contempo perso le risorse statali per fare una seconda linea di tram dal Centro a Corticella. Prima di assumere una decisione definitiva sul metrò occorre quindi verificare le condizioni per realizzare una struttura funzionale nel quadro delle risorse destinabili al trasporto urbano, valutando razionalmente costi e benefici della scelte.

INDIVIDUARE LE PRIORITA' E LE RISORSE

Il confronto preventivo e la concertazione istituzionale fra Comune di Bologna, Provincia e Regione sono necessari per realizzare le infrastrutture della mobilità, reperendo le risorse necessarie.

In generale pensiamo che sia inoltre essenziale coinvolgere i Quartieri, le persone e le associazioni che per competenza o per interesse siano disponibili a dare un contributo per migliorare la situazione della città. **Per questo proponiamo un “protocollo d’intesa fra Comune di Bologna e città sulla trasparenza delle informazioni in materia di traffico e inquinamento”.**

Il ricorso al **Project Financing**, cioè l’apporto e il coinvolgimento dei capitali privati, sembra essere nel PGTU la ricetta magica per risolvere ogni problema.

L’elenco delle opere che si dovrebbero realizzare in questo modo (dal tunnel collinare, all’asse Sud-Ovest, al metrò), sia nel Masterplan che nel PGTU è esagerato.

Si tratta di fumo negli occhi.

Una cosa è fare parcheggi pubblici con risorse private nell’ambito di una politica di tariffazione della sosta su strada, come è già avvenuto per i parcheggi di Piazza VIII Agosto e del Sant’Orsola; altra cosa è realizzare interventi complessi nei quali il “ritorno” dell’investimento privato è molto più incerto.

Del tutto aleatorio è anche il lungo elenco di interventi descritti nel PGTU per lavori stradali molto impegnativi sul piano logistico, economico, sociale tipo cavalcavia, sottovia, interramenti di strade.

Sono interventi che solo in minima parte saranno previsti nel piano investimenti del Comune.

L’unica cosa certa è che l’interramento dell’asse Sud-Ovest all’incrocio dei Prati di Caprara - via Emilia Ponente, dove passerà il tram (un tunnel utile), inserito con 10 mld. nel piano investimenti 2001, è già stato cancellato dalla Giunta comunale.

Questo dimostra il divario che esiste fra le parole e i fatti e conferma il rischio di scarsa attenzione per le infrastrutture utili anche al trasporto rapido di massa, rispetto alle infrastrutture dedicate al solo traffico su gomma.

La sottolineatura del rischio non vuole eludere il problema della criticità della rete viaria bolognese.

Lo dimostra la mole degli interventi progettati negli ultimi anni dai governi locali, che sono in parte in corso di realizzazione.

Nel quadro degli interventi già definiti proponiamo di confermare, come **priorità**, il completamento dell'Asse Sud-Ovest (primo, terzo e quarto lotto), mentre la realizzazione del più impegnativo secondo lotto è quasi ultimata.

L'AGENDA DEL PGTU

AUTOSTAZIONE DELLE CORRIERE

L'Amministrazione comunale ha deciso recentemente vari interventi di manutenzione e adeguamento dell'autostazione, per un costo di circa 3 mld.

Il PGTU prevede però di spostarla in Via Michelino, ai confini della città, in un luogo soggetto all'ingorgo nei giorni fieristici, penalizzando studenti e lavoratori dell'area metropolitana, con una decisione assurda perché l'autostazione offre molti servizi agli utenti che utilizzano sia il treno che il bus. Prevedere il solo passaggio e fermata alla stazione FS delle linee extraurbane significa ridurre l'appetibilità del servizio di trasporto pubblico.

Un centro di interscambio bus - treno, com'è l'autostazione, anche se in un sito diverso, va mantenuto nei pressi della stazione tanto più se si prevede di realizzare il metrò.

BICICLETTA

Dopo la soppressione della pista ciclabile in San Felice e senza ancora aver realizzato la pista ciclabile del Pratello, il PGTU dedica un certo rilievo formale a questo tema, anche raccogliendo ciò che era stato fin qui progettato, ma incorre in una palese contraddizione: mentre si afferma che una opportunità di sviluppo della rete ciclabile può venire con i lavori di riassetto e manutenzione delle strade, in molti progetti di risistemazione stradale, citati dal PGTU, le corsie ciclabili o sono cancellate quando esistono o non sono previste. Se nelle strade esistenti può essere oggettivamente difficile riservare uno spazio separato per le bici, nelle nuove strade, (soprattutto negli snodi) e nei rifacimenti questo è possibile e dipende molto dalla volontà politica.

Non può sfuggire inoltre il fatto che parte degli impegni previsti nel piano urbano del traffico a favore della mobilità in bici – in questi anni – non sono diventati realtà.

Segno che programmare non basta. Occorre definire priorità e tempi di attuazione. In città, di fatto, si è ridotto lo spazio per i ciclisti e muoversi in bici, anche a Bologna, è sempre più difficile e insicuro.

Nel grafico del PGTU riguardante le piste ciclabili esistenti e previste, mancano quelle relative all'accessibilità alle nuove fermate SFM di Casteldebole (già deliberata) e di Zanardi (già appaltata). Nel centro storico è accettabile il percorso alternativo via Moline - Righi – Riva Reno; ma avendo eliminato la pista ciclabile sui viali di circoscrizione, che aveva suscitato più di una riserva, è necessario un attraversamento Est – Ovest nella zona Sud del centro (da Porta

S. Stefano a Porta Saragozza) ed un attraversamento Nord – Sud nella zona Est (da Porta Mascarella ai Giardini Margherita).

Il progetto di corsie ciclabili non prevede l'accessibilità in Piazza Maggiore con un percorso apposito per chi proviene da San Vitale – Savena.

Altri problemi rilevanti che meriterebbero una attenzione prioritaria sono: completamento e continuità degli itinerari (anche con brevi percorsi contromano), collegamento dei quartieri periferici tra loro, collegamento a rete nei quartieri, rimozione degli impedimenti fisici che ostacolano gli itinerari (catene, cassonetti, gradini, ecc.), completamento di piste incompiute (porta S.Donato- Zona Fiera), incremento della dotazione di rastrelliere (pochi posti per volta molto distribuiti).

La politica di “promozione della bicicletta” deve tradursi in fatti concreti.

In città manca il nolo bici e proponiamo di organizzare un servizio di posteggio e nolo bici in diversi punti nella città: autostazione e stazione FS, parcheggi, Fiera, centri dei grandi eventi sportivi e culturali della città.

Proponiamo che l'amministrazione comunale organizzi **un tavolo di confronto con le principali società sportive della città**, in primo luogo Bologna F.C., Fortitudo per un progetto specifico di accessibilità in bici allo Stadio e al Paladonna.

Si tratta di sfruttare tutte le potenzialità, anche mediatiche, per una promozione pratica e culturale della mobilità in bicicletta come valida alternativa all'auto in occasione dei grandi eventi sportivi.

Una iniziativa analoga va promossa dal Comune con chi ha in carico i parcheggi pubblici, che potrebbe gestire anche parcheggi bici custoditi come avviene oggi alla STAVECO.

Si tratta di verificare anche la disponibilità di risorse finanziarie pubbliche e private disponibili per un progetto serio di promozione dell'uso della bici, cogliendo la maggiore disponibilità anche culturale che esiste tra i nostri concittadini.

CORSIE RISERVATE

Le corsie riservate per i bus, se rispettate, assolvono ad una funzione utile per velocizzare e regolarizzare il trasporto pubblico.

Al di fuori di una ottica puramente quantitativa, non convince il superamento di molte corsie riservate previste dal PGTU, (via Saragozza interna, Malpighi, Pasubio, ecc) mentre per la corsia prevista sulla linea 25 (nel tratto finale verso la Dozza), che appare

ben studiata, occorrerà valutare il progetto perché in quella zona sono stati ecentemente completati i lavori del parcheggio.

PGTU non contiene proposte per risolvere alcune “strozzature” del trasporto pubblico. Ad es. sulla linea 20 lungo la via Saragozza dai viali di circonvallazione fino all’arco del Meloncello; sulla linea 14 lungo le vie Massarenti e San Vitale, congestionate dal traffico di mezzi provenienti da fuori città.

La soluzione di viabilità che si prospetta per via dei Mille rallenterà il percorso delle numerose “linee azzurre” che utilizzano questa strada. Non è ragionevole la proposta delineata per il tratto finale di via Zanardi – circonvallazione, cioè l’idea di togliere una corsia per poi rimetterla.

Le corsie riservate che sono utili vanno mantenute e effettivamente controllate per assicurarne il rispetto.

La possibilità di usare le telecamere anche in funzione di una deterrenza reale è legata all’equazione corsie = zona ZTL, su cui si è espressa una intenzione positiva del Ministero. Non risulta che la Giunta abbia prodotto alcuna richiesta o sollecitazione a questo proposito.

**DISTRIBUZIONE
MERCİ IN
CENTRO STORICO E
NELLE PERIFERIE**

Ogni giorno, nel centro storico, si verificano più di 20.000 movimenti merci, con quasi 4000 mezzi impegnati.

Questo traffico di mezzi, in gran parte diesel, contribuisce notevolmente alla congestione e all’inquinamento ed è il risultato di una organizzazione logistica arretrata e poco valida economicamente per gli stessi operatori del settore. Il PGTU affronta questa problematica con una analisi anche dettagliata e proponendo una politica di concertazione con gli operatori e le associazioni che condividiamo. **Le associazioni dei consumatori non sono però coinvolte nel tavolo operativo di confronto e si è ritardato l’esame del progetto “Transit Point”.**

L’idea di una piattaforma logistica per la distribuzione urbana delle merci nel centro, per razionalizzare i percorsi e ridurre il numero dei mezzi, può essere il primo “nodo” di una rete per fare “dialogare” fra loro le grandi infrastrutture bolognesi (interporto – centergross – aeroporto - CAAB etc.) nel governo dei flussi merci diretti al centro storico della città e in prospettiva nelle periferie.

Sono più di 400 (un numero elevatissimo) gli spedizionieri che con le loro reti e percorsi separati, con i loro mezzi, servono le esigenze del grande bacino commerciale, di attività economiche e professionali rappresentato del centro storico bolognese.

Lo stesso servizio può essere assicurato, per tappe successive, con una nuova logistica e con un nuovo regime di orari, da alcune decine di mezzi elettrici.

EMILIA PONENTE
(Santa Viola)

Il PGTU ammette che con l'assetto attuale della via Emilia Ponente a Santa Viola si è avuta una velocizzazione del trasporto pubblico verso Borgo Panigale e una riduzione del traffico lungo la strada, ridotto globalmente di circa il 50%.

Il PGTU prevede però l'immediato superamento della doppia corsia riservata ai bus, con un costo di £. 400 milioni, dopo che nell'autunno 1999, senza chiedere un parere al Quartiere Reno, sono già stati spesi £. 280 milioni per una prima riduzione del cordolo che delimita le corsie riservate.

Contemporaneamente, in palese contraddizione con questa decisione, il PGTU prevede che il tram passi lungo la via Emilia e afferma l'esigenza di separare i flussi del traffico privato da quelli dei mezzi pubblici.

Si prevede inoltre una rotatoria "disassata" all'incrocio di via Prati di Caprara – via Emilia Ponente (che invaderà probabilmente una parte della proprietà Sabiem) a distanza di 150 mt da un'altra rotatoria che è in costruzione lungo l'asse dell'89.

Nel piano poliennale dei lavori pubblici e degli investimenti 2000-2001, erano invece previsti 10 mld per un "sottopasso via Emilia Ponente – asse attrezzato Sud-Ovest".

Proponiamo:

- che l'assetto della via Emilia sia deciso solo dopo aver valutato il progetto tramvia e nell'ambito di un piano particolareggiato del traffico a S.Viola che il Quartiere Reno ha richiesto da molti mesi;
- di studiare i problemi della viabilità della zona Santa Viola anche alla luce del previsto piano integrato nell'area Riva - Calzoni;
- di mantenere l'interramento dell'asse sud – ovest (un tunnel utile) all'incrocio con la via Emilia. Dopo aver criticato i progetti della precedente amministrazione come "libro dei sogni" la Giunta Guazzaloca, nell'arco di soli 8 mesi, cancella dal piano investimenti questo intervento, che invece va mantenuto e ricompreso nel progetto tram Centro-Borgo Panigale;
- di ripensare l'idea di un passaggio viario dalla via Emilia al parcheggio "Fochi", occupando una porzione del giardino destinata alle attività sociali del centro sociale e del centro diurno per anziani. Comunque è indispensabile consultare

preventivamente gli organismi di gestione del centro sociale.

FS (SFM)

Consideriamo importante che da un giudizio di “dubbia utilità” e da un’ipotesi di “ridimensionamento” la Giunta comunale ammetta oggi “l’utilità” e la valenza strategica del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Si tratta ora da un lato di assicurare la manutenzione, la piena funzionalità, l’aumento delle frequenze nelle linee esistenti, dall’altro di garantire il rispetto degli impegni previsti:

- interramento della “Veneta” in via Fabbri, via Libia e, in una seconda fase, nel tratto Rimesse-via Larga, contestualmente alla messa in opera del passante Crespellano-Bologna-Budrio;
- l’effettiva realizzazione del cadenzamento alla mezz’ora lungo la Porrettana e lungo la linea di Vignola nel 2002 e al quarto d’ora da Casalecchio a Bologna, con l’attivazione della fermata di Casteldebole;
- la verifica dei programmi di realizzazione di tutte le fermate del SFM, e delle relative opere di accessibilità di competenze del Comune, nei tempi previsti;
- la verifica dei tempi e del progetto di collegamento Aeroporto-fermata SFM B.Panigale, con people-mover;
- la verifica dei tempi e del finanziamento del tratto di 3° binario nella linea di cintura, necessario per il collegamento indipendente con navetta tra la Stazione Centrale FS e la Fiera.

Il trasferimento delle competenze alle regioni in materia di servizi ferroviari di interesse locale non ha al momento dato luogo ad un trasferimento di risorse che garantisca il mantenimento dei livelli attuali di servizio: non a caso la Regione Emilia Romagna ha anche formalmente espresso le sue riserve sull’accordo intervenuto con il Ministero dei Trasporti. Ora lo sviluppo dell’SFM dev’essere assicurato non solo dal punto di vista della realizzazione degli interventi infrastrutturali, ma sopra tutto dal punto di vista della gestione. Per questo è urgente uscire da un atteggiamento sostanziale passivo, che ha segnato questo anno della Giunta Guazzaloca, per ottenere certezze su questo punto che rappresenta il cardine di qualsiasi progetto di riorganizzazione della mobilità. Non vorremmo che un tale atteggiamento di passività derivasse da una riserva mentale sulla funzione del SFM che era già affiorata nella prima stesura del Masterplan.

GASOLIO

Il PGTU contiene affermazioni condivisibili ed equilibrate (pag. 34) circa l'uso del "biodiesel" e del "diesel bianco" **la cui reale convenienza ambientale va confermata** da verifiche che non sono ancora completate. Il "biodiesel", in quanto ricavato da fonti rinnovabili, appare una opzione promettente ma anche in questo caso la sua efficacia ambientale e la mancanza di emissioni secondarie pericolose non sono certificate scientificamente.

Proponiamo di investire sulle fonti energetiche più conosciute e meno inquinanti, come il metano, il GPL e la trazione elettrica.

HANDICAP

La città deve essere di tutti, fruibile in primo luogo dalle persone handicappate o con ridotte capacità motorie.

Siamo consapevoli dell'impegno che comporta, anche in termini finanziari, l'obiettivo di adeguare il trasporto urbano alla norme di legge relative all'abbattimento delle barriere architettoniche e quello di una mobilità fruibile dalle persone handicappate.

I primi risultati ottenuti in questi anni, sia pur con limiti evidenti, rischiano di essere vanificati da un PGTU che trascura completamente questa problematica.

Proponiamo perciò che il PGTU raccolga almeno alcuni degli obiettivi indicati in una petizione popolare, **Bologna no limits**, sottoscritta da 2000 cittadini:

dalla realizzazione degli "scivoli" in tutti i marciapiedi all'adeguamento dei mezzi di trasporto pubblici; dall'attrezzare gli impianti semaforici con dispositivi acustici che vanno associati alle indicazioni luminose al consentire il transito a persone in carrozzina là dove questo risulta ora impedito da barriere tese a limitare l'accesso.

INCIDENTALITA'

Gli incidenti stradali, contrariamente a ciò che succede nel resto d'Europa (in Francia, negli ultimi 15 anni, si sono ridotti del 50%), in Italia, Bologna compresa, aumentano (sono considerati una "fatalità").

Il PGTU non prevede di realizzare niente di ciò che l'esperienza ha già dimostrato essere realmente efficace per farli diminuire.

Basterebbe andare a guardare cosa si è fatto dove i risultati, reali, si sono avuti.

Purtroppo le esperienze significative sono all'estero (tranne in alcune città piemontesi). Per esempio, a Chambéry, (Francia) gli interventi sulla viabilità hanno conseguito il risultato di ridurre ad un quarto

(quindi del 75%) gli incidenti negli ultimi 18 anni. Il metodo è noto: si sono analizzate le cause degli incidenti nei punti critici e si sono attuati interventi mirati, in generale di “moderazione del traffico” o “traffic calming” come preferisce chiamarlo l’Assessore Pellizzer nella sua relazione, (per es.: miniroatorie, incroci rialzati, separazione dei flussi, attraversamenti protetti, ecc.). Questi interventi, che sono anche di riqualificazione stradale, hanno consentito spesso anche di eliminare i semafori, col grande vantaggio complessivo di minori tempi di percorrenza, minori attese agli incroci, minore congestione, e, in generale, reale “fluidificazione” del traffico. A parte le iniziali e scontate reazioni alla “novità” il metodo adottato ha avuto l’approvazione degli utenti (e l’appoggio degli amministratori, di tutti i “colori”, che si sono succeduti alla guida dei comuni che hanno avviato questa esperienza).

Gli interventi previsti nel PGTU sono invece quasi tutti riferiti ai semafori, la cui sola presenza si è dimostrata non efficace per l’eliminazione degli incidenti.

Si apprezza lo studio per la rotatoria nell’incrocio Togliatti-Salvemini e si auspica che la dimensione sia contenuta, (di tipo “compatto”), dato che si trova in zona urbanizzata, frequentata da pedoni e bici, ed è necessario consentirne un agevole attraversamento. Ma altrettanto si potrebbe prevedere, ad esempio, in via Ortolani, nei 2 incroci segnalati (con via Torino e via Arno).

Altro esempio: all’incrocio tra XXI Aprile e Irma Bandiera, invece dell’inutile piccolo rallentatore prefabbricato, si potrebbe realizzare il rialzamento, alla quota dei marciapiedi, dell’intera area di intersezione, con gli scivoli all’ingresso dell’incrocio che obbligano a rallentare realmente e consentono l’attraversamento in sicurezza. (Es. Vittorio Veneto).

Nella nostra città sono state sperimentate varie tipologie di dissuasori di velocità, ma la situazione che si è creata richiede oggi l’assunzione di alcune scelte che mettano il fruitore della strada in condizione di sapere cosa aspettarsi. E’ del tutto incomprensibile che non si arrivi a definire, sulla base delle esperienze fatte, una o al massimo due tipologie di dissuasori di velocità da adottare sulla rete stradale bolognese, possibilmente a livello metropolitano. Questa scelta, che già di per sé renderebbe più prevedibile la natura dell’ostacolo da superare, dovrebbe essere accompagnata da un attento e ridondante sviluppo della segnaletica verticale ed orizzontale, utilizzando strumenti di evidenziazione anche notturna degli ostacoli.

Nelle zone residenziali è possibile e necessario realizzare “isole ambientali”, non attraversate da strade di scorrimento, dove la velocità dei veicoli (30 Km/ora) non è determinata dalla segnaletica o dai semafori, ma dalla conformazione fisica delle strade. In tale modo potrà realizzarsi la “convivenza” tra tutti gli utenti della strada.

LOGISTICA

La dinamica tendenziale della mobilità regionale e bolognese è in forte crescita, con tassi medi annuali previsti del 2 – 3%.

Questa dinamica propone, fra gli altri, almeno due problemi nuovi di governo della crescita prevista per evitare livelli insostenibili di congestione e inquinamento.

Il primo riguarda la “rivoluzione logistica” che supera il concetto tradizionale di economia dei trasporti, articolata per singoli mercati nodali, per configurare un intero ciclo integrato della produzione e della distribuzione. E’ un processo che richiede rilevanti investimenti in tecnologie informatiche, in organizzazione, in software e produrrà una concentrazione di capitale nelle imprese di trasporto.

Il secondo problema riguarda la necessità di sviluppare una innovazione tecnologica nella produzione di mezzi di locomozione a “zero impatto” ambientale.

Su entrambi questi problemi intervengono le proposte del “Patto metropolitano per la qualità dello sviluppo e del lavoro” e quelle contenute nel Piano Regionale per lo sviluppo delle attività produttive, sottolineando la necessità di un rapporto fra le esigenze di mobilità urbana e lo sviluppo di attività di ricerca ed innovazione tecnologica dell’industria.

Il PGTU e il Masterplan ignorano completamente queste problematiche.

METRO’

La metropolitana proposta dalla Giunta Guazzaloca é una metropolitana a guida automatica; in Europa vi è l’esempio del VAL utilizzato in alcune città francesi. Il percorso ipotizzato a Bologna è ad “Y” e collegherebbe il parcheggio Ex Staveco (sui viali di circonvallazione sotto l’ospedale Rizzoli) con Piazza dell’Unità e da qui si dividerebbe in due rami: il primo verso il Parcheggio Giuriolo (Ex Caserme Rosse), l’altro verso la Fiera. La zona di Corticella non sarebbe servita da questi servizio ma da un bus navetta che, aumentando i tempi, costringerebbe gli utenti a cambiare mezzo in corrispondenza delle ex Caserme Rosse.

Da una prima analisi costi-benefici, indispensabile per confrontare l’ipotesi tranviaria con quella di metropolitana, sorgono forti dubbi sulla realizzazione di quest’opera, secondo questo progetto.

Per quanto riguarda i costi questi si possono suddividere in costi di costruzione e costi di gestione.

Anche accettando i dubbi costi sommariamente stimati dalla Giunta la costruzione della metropolitana costerebbe al chilometro cinque volte di più del tram ed esempi europei di VAL (metrò automatizzato),

tra l'altro non completamente interrati, dimostrano come questo rapporto possa ulteriormente crescere nell'ipotesi, tutt'altro che irrealistica, di incontrare sorprese geologiche o archeologiche. In particolare va sottolineato che nel caso bolognese la spesa per la costruzione del deposito-officina e della centrale di controllo automatico inciderebbe pesantemente sui costi: il loro costo infatti è il medesimo per una metropolitana di 7 o di 70 chilometri.

Anche i costi di gestione saranno maggiori nell'ipotesi di metropolitana: i dati europei parlano di una forbice che va dal 25% (nei casi di forte domanda in grandi città) al 100% in più (nel caso di domanda più contenuta tipica delle medie città). Infatti al risparmio degli stipendi dei guidatori si contrappongono gli alti costi di personale per la gestione, manutenzione tecnologica degli impianti e dei mezzi per garantire la sicurezza delle persone nelle stazioni sotterranee non presidiate.

Il rischio che ad alti costi si affianchino bassi benefici è reale, senza una rete sufficientemente estesa da rappresentare una vera alternativa per la mobilità dei cittadini e in grado di ridurre significativamente il numero di automobili e di autobus: in pratica una metropolitana di così breve sviluppo non potrà modificare sostanzialmente le abitudini di mobilità dei cittadini.

Infine anche chi utilizzerà questo mezzo non ne trarrà dei benefici di tempo, a volte anzi ne perderà di più rispetto a un tram tradizionale. Le metropolitane sono infatti caratterizzate da alti tempi di accesso: le fermate sono più lontane costringendo gli utenti a percorsi più lunghi e la discesa al livello di scorrimento (-15/-30 metri) richiede ulteriore tempo. Nelle metropolitane europee questa maggiorazione dei tempi viene ad annullarsi grazie alla maggiore velocità commerciale rispetto al tram: nel caso bolognese la ridotta lunghezza del tracciato implicherà vantaggi così ridotti da non riuscire nemmeno ad equilibrare i maggiori tempi di accesso.

La scelta del tram e della metropolitana va quindi fatta non su presupposti ideologici, ma su valutazioni concrete: sbagliare questa scelta o dimensionare scorrettamente un sistema come la metropolitana significherebbe non incidere sulle ormai insostenibili modalità della mobilità bolognese, non portare benefici ai cittadini, indebitare pesantemente per anni l'Amministrazione Comunale, impedendo, di fatto, futuri miglioramenti nella restante rete di trasporto pubblico.

NORD SUD

Il collegamento sotterraneo viario tra via Bovi Campeggi e via Carracci (concordato dal Comune con FS e finanziato da TAV negli accordi 1997 sul Nodo Ferroviario), fu previsto per garantire da tutti i quadranti alla stazione sotterranea TAV (piano kiss & ride) e per migliorare la viabilità, considerando insufficienti gli attuali

collegamenti del Centro storico con la zona nord della città, rappresentati dal sottopasso di via Zanardi, dal Ponte di Galliera e dal Ponte di via Stalingrado.

La proposta del PGTU è quella di ridimensionare questo nuovo “passaggio”, riducendolo ad una sola “canna”, con un risparmio di circa 25 mld.

Queste risorse verrebbero utilizzate per interrare un tratto dei viali “Pietramellara e Masini, confermando una soluzione prevista dal progetto Bofil che, si può presumere, comporterà un costo molto superiore al risparmio ottenuto.

Per esprimere un giudizio fondato è necessario un confronto approfondito, basato sulla conoscenza di progetti che non sono ancora noti e su una **simulazione degli effetti di questa proposta sul sistema della viabilità** e sulla accessibilità alla stazione, considerando che in pari tempo il PGTU prevede di “trasferire” il traffico in via Mille-Irnerio.

OVEST (asse sud-ovest) Nel PGTU non vengono indicati tempi certi per il completamento del terzo e quarto lotto dell’asse sud-ovest, definiti genericamente prioritari. Si rinuncia al progetto del primo lotto di interrimento all’incrocio con la via Emilia. Senza questi completamenti non è neppure ipotizzabile aumentare il carico urbanistico della zona Bolognina – Lame.

Nella progettazione del terzo e quarto lotto vanno individuate soluzioni anche per i collegamenti a Nord che rimangono indefiniti e nebulosi.

La proposta di realizzare un casello autostradale in zona Lazzaretto, collegato con una superstrada all’asse dell’89 va assolutamente respinta, in quanto posizionata in modo errato per servire l’aeroporto ed inoltre devastante per il territorio del Quartiere Navile. Tale progetto comporterebbe lo stravolgimento del comparto R.5.2 (Mercato Ortofrutticolo), scaricando su quel quadrante migliaia di auto verso un assurdo megaparcheggio, e l’attraversamento della zona Lame devastando comparti territoriali fragilissimi dal punto di vista geomorfologico e densamente urbanizzati.

Proponiamo che il casello autostradale per servire l’aeroporto sia ubicato più a ovest, dall’altra parte del fiume Reno.

La prossima apertura del secondo lotto (sottopasso Ravone) genererà nella zona Bolognina-Lame una situazione assolutamente ingovernabile.

Nel PGTU viene individuata una soluzione provvisoria, senza

tempistica e progettazione approfondita, col rischio di provocare uno sperpero di denaro pubblico e di non risolvere nell'immediato i problemi.

Riteniamo che non si possa aprire al traffico il tunnel del Ravone senza prima realizzare le seguenti opere:

- la Nuova Roveretolo per permettere al traffico di dirigersi verso nord e di raccordarsi alla tangenziale senza congestionare la viabilità del quartiere;
- la Nuova Lazzaretto (con la creazione delle opere infrastrutturali già previste nell'accordo per l'eliminazione dei passaggi a livello);
- la realizzazione di una vera rotonda nell'intersezione Lazzaretto-Marco Polo-Zanardi;
- la realizzazione di una rotonda all'intersezione Carracci-Zanardi-Beverara (già prevista nell'accordo con TAV).

Queste indicazioni devono essere esplicitamente inserite nel P.G.T.U., assieme alla definizione di un progetto per la sicurezza stradale nell'asse sud-ovest, dove periodicamente si registrano gravi incidenti e che sia inserito fra gli incroci pericolosi quello di Battindarno – Togliatti.

"POLLICINO"

L'idea che nel Centro storico possano transitare quasi esclusivamente pollicini non nasce da ragioni economiche o ambientali ma dall'idea che individua nei "bisonti" dell'ATC (così li ha definiti il Sindaco Guazzaloca) una fonte di inquinamento e di intralcio alla circolazione.

Considerando il numero degli utenti ATC che giornalmente transitano nel centro storico (più di 100.000), la fila dei pollicini necessari per trasportarli occuperebbe uno spazio enorme, con costi economici elevatissimi, un più elevato impatto ambientale, un "comfort" più limitato per i passeggeri.

La rete ATC, che va ridisegnata in relazione al Servizio Ferroviario Metropolitana, al tram, al potenziamento della rete filoviaria può anche prevedere un più limitato passaggio dei mezzi lunghi in centro, ma i margini per questa riduzione sono obiettivamente scarsi. Tra l'altro il tram (cioè un veicolo stretto ma lungo anche oltre 30 metri) passerà per il centro storico. **Una proposta ragionevole è quella accelerare i programmi già in essere perché il centro sia attraversato solo dal tram e dai filobus.**

QUARTIERI

Il PGTU ignora il ruolo dei Quartieri e la tematica dei piani particolareggiati del traffico, mentre occorre fare un salto di qualità anche rispetto all'esperienza del passato, considerando che se manca il rapporto con i Quartieri manca anche il dialogo con i cittadini.

Proponiamo di attivare una apposita “task force” con competenze tecnico-progettuali adeguate, come supporto ai Quartieri per l’elaborazione di questi piani, considerando come prioritaria una politica di piccoli interventi per migliorare la vita quotidiana dei cittadini.

La Giunta Guazzaloca ha istituito un “ufficio mega progetti”, utilizzando numerosi consulenti esterni per studiare la fattibilità delle grandi opere previste dal Masterplan, dal tunnel al metrò.

Uno dei rischi derivanti da questa scelta è anche quello di sminuire l’efficacia, per la sicurezza stradale e la reale fluidificazione del traffico, di “micro interventi” nei Quartieri, coordinati fra loro e inseriti in una programmazione di investimenti che non sono particolarmente onerosi, ma assicurano risultati efficaci.

ROTATORIE

Valgono le considerazioni già esposte per ridurre l’incidentalità a confermare la necessità di predisporre un vero e proprio piano per la realizzazione di rotatorie e mini rotatorie in tutta la città.

Senza indicare ora l’elenco completo delle esigenze, alcuni esempi sono:

- una rotatoria nella zona “Pioppa” (incrocio M.E.Lepido – via delle Serre – via Rigosa);
- verifica della possibilità di realizzare rotatorie negli incroci pericolosi di via della Pietra – viale Togliatti; viale De Gaspari – via Ducati, regolati oggi da quattro impianti semaforici;
- Rotatorie su due incroci pericolosi segnalati dal PGTU in via Ortolani, con via Torino e via Arno.

SOSTA (e “SIRIO”)

Nel PGTU si afferma che l’entrata in vigore del piano sosta (1997) ha ridimensionato il fenomeno della sosta di lunga durata, ridotto l’uso dell’auto in alcune zone della città, aumentato la possibilità di sosta a rotazione, la possibilità di parcheggio per residenti e clienti delle attività commerciali, incentivando così l’uso del mezzo pubblico.

La politica della soste su strada, che fu osteggiata dal centro-destra con una vera e propria campagna politica ed una contrapposizione totale, viene oggi confermata e adottata dalla Giunta. La possibilità di una estensione va verificata in accordo con i Quartieri e coinvolgendo i cittadini, nelle zone più congestionate della periferia.

Anche una corretta classificazione delle strade urbane, in coerenza con il codice della strada, può essere utile per scoraggiare la sosta impropria.

Il PGTU presenta dati, a questo proposito, che ci sembrano contraddittori: via Lenin è nei fatti una strada di scorrimento, ma è descritta come strada di quartiere; l'asse Mille-Irnerio è classificato come strada di quartiere ma nei fatti si prevede che divenga un asse di scorrimento.

Proponiamo di rivedere con più attenzione questa classifica e di arricchirla in modo di rispettare la reale funzione delle diverse strade, anche prevedendo, in alcuni grandi assi viari, il limite di velocità di 70 Km orari.

La proposta di aggiornamento del PGTU assume giustamente l'obiettivo di eliminare la sosta nella viabilità principale, ma situa questo obiettivo in un orizzonte indefinito e non indica alcuna strada per avviare un processo che vada in questa direzione. Occorre invece prendere atto che su alcune direttrici, date le caratteristiche delle sedi viarie, la coesistenza di tutte le funzioni tradizionali (scorrimento dei mezzi pubblici e privati, sosta, fruizione pedonale e ciclabile) comporta inevitabilmente congestione, inquinamento, pericolo. A nostro parere occorre quindi avviare subito l'approfondimento progettuale dell'eliminazione della sosta su alcune radiali per verificare la possibilità che lo spazio così recuperato possa effettivamente essere utilizzato per migliorare la fluidità della circolazione dei mezzi pubblici e privati, per proteggere gli itinerari ciclabili e pedonali e per riorganizzare il carico e scarico merci. Un assetto di questo tipo avrebbe non solo il vantaggio di rendere concretamente praticabile la separazione fisica dei diversi flussi di circolazione, migliorando la sicurezza delle varie categorie di utenti della strada, ma anche quello di rendere agevole il controllo e la rilevazione delle infrazioni anche attraverso sistemi telematici. Non si tratta quindi di lanciare proclami ideologici, ma di verificare nel merito le conseguenze che devono essere tirate da un'affermazione di puro buon senso, quella cioè secondo cui la viabilità di impianto medievale della nostra città non può sostenere contemporaneamente tutte le funzioni connesse allo sviluppo della motorizzazione di massa. Questo studio progettuale deve essere compiuto in tempi brevi e i suoi risultati devono essere sottoposti alla verifica di una grande discussione con la città tutta, senza cedere né a tentazioni giacobine, né ad atteggiamenti rinunciatari.

La politica della sosta e quella dei parcheggi vanno integrate, recependo le proposte giunte dai Quartieri, ad esempio realizzando il parcheggio sotto il ponte autostradale in M.E.Lepido (220 posti auto), da destinare, per metà, a parcheggio pertinenziale (residenti e accesso alle attività commerciali) e per l'altra metà a parcheggio scambiatore.

Il sistema Sirio (vigile elettronico) è stato omologato per la "regolarizzazione degli accessi dei veicolo ai centri storici e alle zone a traffico limitato ai fini dell'accertamento delle violazioni e delle irrogazioni delle relative sanzioni".

Il PGTU prevede di utilizzarlo solo a fini di monitoraggio, per “contare” le auto che entrano in centro.

Proponiamo l'immediata attivazione di Sirio, partendo anche sperimentalmente da fasce orarie delimitate, in coincidenza con i “picchi” di maggior frequenza del traffico pubblico.

Il suo avvio potrebbe essere accompagnato da una modalità per cui la prima infrazione sia rilevata solo con un avviso di informazione e non con la multa.

L'idea di dare flessibilità ai permessi di accesso alla ZTL equivale a una “liberalizzazione” degli accessi se Sirio non funziona e se non si individuano adeguati criteri selettivi che il PGTU non prevede.

In questo modo l'obiettivo della “ragionevole riduzione dei permessi di accesso al centro storico” è irrealistico.

Già oggi è impossibile distinguere chi usa per altri scopi il permesso che ha ottenuto per motivi di lavoro. Un anno dopo l'annuncio elettorale di una revisione e riduzione dei permessi di accesso al centro storico la situazione è rimasta esattamente inalterata, con l'aggravante che è cresciuto il numero degli accessi abusivi.

Va considerato che l'utilizzo corretto di Sirio comporterebbe una automatica riduzione di molti permessi (quelli scaduti, quelli temporanei, ecc.).

Fra qualche mese entrerà in funzione il parcheggio pubblico di Piazza VIII Agosto assieme a quelli di viale Masini (ex Buton) e di Zaccherini Alvisi.

Sono parcheggi pubblici costruiti con risorse private da imprenditori che hanno una concessione per gestirli e che, senza l'uso di Sirio e una politica che scoraggi la sosta impropria su strada, rischiano di non essere utilizzati pienamente.

Proponiamo inoltre che a Bologna, come in altre città europee, si realizzi una rete di parcheggi automatizzati, sia come sostegno al superamento della sosta impropria su strada, sia come risposta alla insicurezza che sta portando alla non utilizzazione di parcheggi sotterranei non custoditi.

Queste strutture sono a bassissimo impatto visivo e di totale affidabilità, e chiediamo che il Comune definisca un progetto di aree e luoghi ambientalmente compatibili, in questo caso concedendo gratuitamente il suolo pubblico ai privati che intendono realizzare gli interventi.

TRAM

Nel “quadro conoscitivo” del PGTU mancano totalmente i dati relativi all’utenza delle linee ATC, in particolare di quelle che saranno sostituite dalla linea del tram e del metrò.

La mancanza di questi dati non consente di verificare se i sistemi incorso di progettazione avranno una capacità adeguata all’utenza prevista; cioè in grado, nel caso del tram su gomma, di assorbire l’utenza di tutte le linee che insistono sulla direttrice.

Proponiamo che, per la linea est, a S.Lazzaro, sia progettata una biforcazione verso la fermata SFM di Caselle, dove è prevista anche l’espansione urbanistica del Comune. Si tratta di realizzare solo 800 metri in più di infrastrutture. Ciò non comporta aumento di materiale rotabile, perché nei due tratti finali il cadenzamento può essere dimezzato (i mezzi si dirigono alternativamente da una parte o dall’altra). Ma migliora l’integrazione con l’SFM per l’utenza diretta nel centro abitato e nella zona est di Savena.

Accanto alle considerazioni in merito al tram su gomma, già contenute nella premessa di questo documento, aggiungiamo che:

- l’iniziativa delle opposizioni e il ruolo positivo del Ministro Bersani hanno impedito che le risorse statali previste (310 mld) per due linee di tram (Borgo Panigale – Corticella – San Lazzaro) fossero dirottate in altre direzioni, così come inizialmente tentò di fare la Giunta Guazzaloca, ignorando le leggi esistenti e rischiando di perdere quelle risorse;
- la discussione sulle tecnologie non deve essere “ideologica” ma basarsi sulla valutazione razionale della loro efficacia;
- **una sola linea di tram, un metrò “corto” che non giunge a Corticella, il mancato interscambio fra tram / metrò / SFM non costituiscono un sistema efficace;**
- dalla stazione centrale, per prendere il tram sarebbe necessario prendere prima il metrò, per poi interscambiare; il tram sarebbe sicuramente più efficace se arrivasse alla Stazione FS;
- fra opere civili e materiali tecnologici il tram su gomma costerà almeno 20 mld al km, rispetto ai 10 mld prospettati nella prima relazione consegnata al consiglio comunale. Il costo del tram su gomma e quello previsto per il tram su rotaia sostanzialmente equivalgono. I maggiori vantaggi di flessibilità e di minore impatto cantieristico del tram su gomma possono annullarsi in rapporto alla sua velocità commerciale, che dipenderà in buona misura dalla “protezione” del tracciato del tram rispetto alle varie interferenze.

TUNNEL

La nostra contrarietà al tunnel collinare deriva in primo luogo dall'idea che la collina bolognese va preservata perché è il principale "polmone" verde di una vasta area metropolitana.

Un tunnel collinare che viaggia in almeno tre tratti in trincea, che probabilmente avrà bisogno di 1 –2 viadotti, che sicuramente indurrà "appetiti" urbanistici su 2 aree militari in via di dismissione, rappresenta obiettivamente un rischio per la salvaguardia della collina.

Consideriamo inaccettabile l'idea del Vicesindaco Salizzoni che il tunnel si debba fare o non fare in relazione alla disponibilità (convenienza) delle banche che dovrebbero finanziarlo.

Le tavole e i preliminari del progetto che sono stati fin qui elaborati evidenziano inoltre la non attendibilità delle stime economiche, che ignorano completamente la sicurezza e l'assurdità di un progetto sbagliato anche come destinazioni. A Casalecchio il tunnel parte da una strada di "scorrimento" classe D e arriva al Quartiere Savena su una "strada di quartiere" classe E, di capacità molto inferiore, con il risultato di produrre nuova congestione in una zona della città estremamente urbanizzata.

In questo modo la decongestione del traffico delle vie Toscana e Murri, che si otterrà con la nuova strada "870 quinquies" prevista negli accordi con TAV, sarà vanificata.

La "870 quinquies" è stata voluta proprio per non scaricare sulle vie B.Marcello – Torino – Ortolani il traffico della Fondovalle Savena; in quelle stesse strade giungerebbe il traffico del tunnel per connettersi alla tangenziale.

URBANISTICA

Mobilità e assetto urbano vanno progettati insieme.

Il PGTU fa riferimento alla dimensione Metropolitana, affermando che "un drenaggio del traffico, effettuato il più possibile vicino all'origine, ha effetti positivi non solo per il capoluogo", salvo poi contraddirsi con le scelte che propone sui parcheggi scambiatori.

Si accenna inoltre a problemi da affrontare con il "Piano Metropolitan della Mobilità". In questo ambito è necessario non perdere di vista l'integrazione con l'urbanistica e segnatamente con lo Schema Direttore Metropolitan nel quale la rete SFM può costituire un opportuno riferimento infrastrutturale per eventuali scelte insediative. I comuni della cintura sono infatti l'origine di una fetta notevole del traffico "provinciale" che quotidianamente entra nell'area centrale. Un rafforzamento degli insediamenti intorno alle fermate e stazioni SFM, sia nell'area centrale che nelle aree periferiche, non può che incentivarne l'uso, in coerenza con uno dei punti della "Strategia Funzionale" del PGTU.

In questo contesto si tratta di considerare che la città è cresciuta molto in termini quantitativi, raggiungendo un limite, definito dall'attuale PRG, che non va superato e che assoluta priorità assume la politica della riqualificazione urbana

VIGILE URBANO

La politica della mobilità urbana e la gestione delle scelte che un piano del traffico prefigura hanno bisogno del motivato ed efficace lavoro dei vigili urbani.

Questo va ricordato di fronte al fatto che si è rinunciato al vigile di Quartiere. L'impegno di questi dipendenti comunali sul tema della sicurezza della città non può essere ridotto, tanto più con ottiche sbagliate, al solo contrasto della criminalità, che è compito delle forze dell'ordine.

La sicurezza è anche permettere a bambini, anziani, pedoni, ciclisti, persone con difficoltà motorie, di potersi muovere senza pericolo.

La presenza di vigili conosciuti nel territorio e che conoscono il territorio è essenziale in generale per accrescere la sicurezza ed in specifico per quell'opera di prevenzione, educazione stradale, sanzione delle violazioni più gravi al codice della strada, senza la quale ogni piano del traffico rischia di essere solo un piano delle intenzioni.

Nessun piano della circolazione e della sosta può essere fondato esclusivamente su controlli affidati ai vigili urbani o ad altro personale. L'efficacia dei provvedimenti dipende dalla promozione di scelte strutturali e organizzative che inducano comportamenti virtuosi e, ove ciò non sia assolutamente possibile, rendendo il controllo facile ed automatico anche con l'utilizzo della telematica. La progettazione del controllo è parte integrante del piano del traffico: nel documento della Giunta non ve n'è traccia.

ZTL

Consideriamo sbagliate le proposte del PGTU in merito alla Zona a Traffico Limitato.

La riduzione dei veicoli che possono accedere alla ZTL è auspicabile ma, nonostante le promesse elettorali del Sindaco Guazzaloca, il numero dei permessi è rimasto inalterato.

La decisione di non attivare SIRIO e il disegno di una ZTL più limitata, mentre il PGTU conferma che gli accessi abusivi sono circa il 30%, rendono non credibili gli interventi previsti per la protezione delle aree urbane ambientalmente più sensibili.

Minano questa credibilità anche altre proposte: la “flessibilità condizionata” della quale però non si indicano i criteri selettivi; quella di cancellare la zona pedonale di via Orefici e la corsia riservata in via Carbonesi; di permettere il transito dei bus in via dell’Archiginnasio; l’apertura al traffico commerciale delle corsie preferenziali per i bus.

La riapertura del corsello attorno al Cassero di Porta Mascarella, con il cambio di senso unico della via e l’assetto proposto per la via del Borgo, visti nell’ottica di una via Irnerio più accessibile rischiano di produrre effetti molto negativi per gli abitanti di quella zona, che viene anche esclusa dalla ZTL.

Appreziamo il progetto “gestione unitaria dei sistemi automatici di accesso alle aree pedonali”.

I primi studi di questo progetto, che riguarderà il Quadrilatero, il Ghetto, piazza Galvani, risalgono al 1998. L’idea è quella di fornire “chiavi “ elettroniche a residenti, commercianti, taxisti, mezzi di pronto soccorso e vigilanza, con un controllo automatico centralizzato da parte dei vigili urbani, per l’accesso a zone limitate da “fittoni mobili”.

Il PGTU non ne parla ma è previsto che hotel e garage possano attivare l’apertura di questi “fittoni” per i loro clienti nell’ambito di una sistema controllato.

Come per ogni scelta innovativa occorrerà la massima attenzione ai problemi del funzionamento del sistema e della sua manutenzione.



PROPOSTE PER UN PROTOCOLLO D'INTESA FRA COMUNE DI BOLOGNA E CITTÀ SULLA TRASPARENZA DELLE INFORMAZIONI IN MATERIA DI TRAFFICO E INQUINAMENTO

Il Comune di Bologna, riconoscendo che il patrimonio di conoscenze ed informazioni sul traffico e le sue ricadute ambientali è elemento essenziale per una piena e consapevole partecipazione democratica alle scelte di competenza dell'Amministrazione, opera per metterle a disposizione di tutti i soggetti interessati (organizzazioni, associazioni, comitati, partiti, studiosi, singoli cittadini) tempestivamente e in modo trasparente.

1. Creazione di uno spazio telematico dedicato ai temi della mobilità, in cui far confluire non soltanto tutti gli atti (consiliari, di Giunta, monocratici), ma anche tutti gli studi e i progetti consegnati formalmente all'Amministrazione.
2. Ogni proposta di intervento edificatorio di qualche rilevanza deve essere corredato da uno studio sulle conseguenze prevedibili sul sistema della mobilità e dalla stima dei costi necessari per dotare l'area in oggetto di un efficiente collegamento col servizio di trasporto pubblico.
3. Ogni nuova misura di disciplina della circolazione e della sosta, nonché ogni progetto di nuova infrastruttura o di consistente modifica di infrastrutture esistenti deve essere corredato da:
 - Misurazione dello stato attuale dell'area oggetto dell'intervento in termini di flussi di traffico e di inquinamento atmosferico ed acustico
 - Indicazione degli obiettivi attesi misurati nei termini di cui sopra.
 - Simulazione attraverso strumenti informatici o di altro tipo dei risultati ottenibili.
 - Verifica, dopo un congruo periodo di tempo prefissato, dei risultati ottenuti.
4. Pubblicazione e divulgazione periodica, su supporto informatico e cartaceo, di tutti i dati relativi a tutti gli inquinanti atmosferici rilevati dai sistemi disponibili.
5. Rilevazione sistematica e pubblicazione periodica, su supporto informatico e cartaceo, dell'inquinamento da rumore.
6. Definizione e pubblicizzazione dei programmi di rilevamento del traffico e delle indagini O/D, con indicazione delle cadenze, delle metodologie, e degli strumenti adottati.
7. Disponibilità ed accessibilità dei dati di cui al punto precedente appena essi siano stati validati.
8. Accessibilità delle descrizioni delle metodologie e dei parametri utilizzati per le simulazioni fatte per conto dell'Amministrazione.
9. Possibilità per i soggetti portatori di interessi collettivi rilevanti di poter controllare le simulazioni effettuate dagli uffici o dai consulenti e di ottenere che ne vengano fatte di diverse.
10. Rilevazione e pubblicizzazione mensile attraverso la rete Iperbole dei dati di utilizzazione dei parcheggi sia pubblici sia privati, nonché delle piste ciclabili.

30 settembre 2000