

## **Interventi di competenza degli Enti locali e/o delle aziende di trasporto**

Su questo piano si possono articolare gli interventi su quattro direttrici:

- Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i sistemi di trasporto pubblico
- Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i percorsi pedonali
- Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i percorsi ciclabili
- L'accessibilità in auto e moto

Il numero elevato delle sedi della Regione Emilia-Romagna non ci permette di delineare fin da subito un quadro dettagliato ed esaustivo delle problematiche di accessibilità di ciascuna: per questo abbiamo concentrato l'attenzione sulle sedi di Bologna, che hanno il maggior numero di dipendenti, ritenendo che le linee di intervento che possono emergere dall'analisi di queste realtà siano utili ad approcciare anche le problematiche di accessibilità delle altre sedi.

### **Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i sistemi di trasporto pubblico**

Punto fermo di qualunque iniziativa volta a spostare viaggiatori dall'uso dell'auto all'uso dei mezzi pubblici è la messa a regime del Servizio ferroviario regionale e metropolitano. Soltanto in questo modo, infatti, la consistente fascia di colleghi che provengono dall'esterno degli ambiti urbani (e il discorso vale particolarmente per le sedi di Bologna) potrà prendere in considerazione il treno come mezzo efficace per spostamenti di breve e medio raggio. Questo comporta che, mano a mano che miglioreranno i livelli del servizio ferroviario, dovranno essere rivalutati i problemi di interconnessione con gli altri sistemi. Per avere un'idea dell'utenza potenziale del SFM basti pensare che su 1540 collaboratori che lavorano nelle sedi di Bologna e che hanno risposto al questionario, 387 abitano nei comuni del territorio provinciale (esclusa la città, che da sola ne conta 840): oggi soltanto 49 di questi usano il treno. La seconda tematica da affrontare riguarda il sistema tariffario: da questo punto di vista la prossima entrata in vigore del sistema STIMER fa prevedere, per le sue caratteristiche di integrazione, un netto miglioramento della situazione attuale.

Un problema da affrontare con Trenitalia concerne la differenza di opportunità oggi presente sulle diverse direttrici: sulla tratta Piacenza - Bologna, infatti, è possibile utilizzare senza maggiori costi anche gli Intercity, mentre le altre direttrici non offrono la medesima opportunità. Ciò genera una disparità di condizioni fra i collaboratori: andrà perciò fatta in tempi brevi una verifica con Trenitalia per valutare la possibilità di un'operazione di riequilibrio.

Dalle risposte ai questionari non sembrano emergere particolari esigenze di modificazione delle linee e delle fermate del trasporto pubblico, anche se si evidenzia come le sedi che sono collocate in posizione eccentrica rispetto ai centri storici soffrono di una netta penalizzazione dovuta alla mancanza di collegamenti diretti: tuttavia l'analisi va ulteriormente approfondita.

Così come va approfondita con le Aziende di trasporto pubblico la questione del disagio connesso alla rarefazione delle frequenze nei periodi estivi, in quanto,

almeno nei momenti di maggior concentrazione delle entrate e delle uscite dal lavoro, appaiono e sono percepite come inadeguate.

## **Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i percorsi pedonali**

Di norma l'accessibilità pedonale delle sedi di lavoro che sono collocate in ambito urbano è considerata come una questione non problematica: in realtà il percorso terminale del viaggio presenta a volte aspetti critici. Occorre allora intervenire con progettazioni di dettaglio per migliorare, ove necessario, le condizioni di accessibilità anche pedonale, innanzi tutto eliminando condizioni di rischio, ma anche rendendo semplicemente più confortevole questa parte del percorso.

A mo' di esempio si richiamano le situazioni maggiormente problematiche registrate nelle sedi di Viale Silvani e A. Moro.

*Viale Silvani:* l'attraversamento del viale fra Porta S. Felice e via Calori presenta una notevole pericolosità, che ha dato origine anche ad incidenti mortali. Infatti, sopra tutto in direzione sud gli automobilisti provenienti da Porta S. Felice sono incentivati ad accelerare al fine di evitare l'arresto al successivo semaforo.

La soluzione ideale sarebbe quella di introdurre un ulteriore semaforo al servizio esclusivo dell'attraversamento pedonale e la protezione dell'attraversamento stesso con dissuasori di velocità. Si deve tuttavia tenere conto di due elementi che l'Amministrazione comunale considera non superabili nel breve periodo: da un lato, infatti, il PGTU (piano generale del traffico urbano) prevede il completo riassetto del sistema circolatorio all'incrocio fra viale Silvani e le vie Berti e Calori, che comporta la modifica dei sensi di circolazione, nonché il rifacimento e riposizionamento degli impianti semaforici. Questo rende difficile ipotizzare l'installazione di un nuovo semaforo che diverrebbe incongruente con il progetto di riassetto. Dall'altro lato l'introduzione di dissuasori di velocità in un singolo punto dei viali di circonvallazione comporta il declassamento dell'intero asse stradale e (oltre ad introdurre rischi di comportamenti imprevedibili da parte degli automobilisti e motociclisti che si troverebbero ad affrontare all'improvviso un punto singolare in un sistema per il resto di alta scorrevolezza) la modifica radicale delle funzioni assegnate all'asse stesso.

In questa condizione appare necessario procedere con gradualità, chiedendo all'amministrazione comunale:

- a) di potere partecipare all'elaborazione del progetto di riassetto circolatorio e semaforico previsto dal PGTU;
- b) di intraprendere una rivalutazione complessiva dell'intero asse dei viali di circonvallazione, considerando l'insieme delle situazioni di pericolosità negli attraversamenti pedonali;
- c) di intervenire con provvedimenti immediati volti alla riduzione della pericolosità, attraverso il potenziamento dell'illuminazione (già in corso su nostra richiesta), l'evidenziazione della segnaletica orizzontale (già prevista su nostra richiesta), il potenziamento della segnaletica verticale e

l'introduzione di segnalatori di pericolo lampeggianti (che in ogni caso non sarebbero in contrasto con il futuro riassetto degli impianti semaforici).

Aldo Moro: queste sedi sono oggetto di un altissimo numero di accessi pedonali, che presentano alcune caratteristiche comuni:

- a) insufficiente illuminazione degli attraversamenti e dei percorsi fra le sedi ed i parcheggi, ciò che, oltre al rischio di incidenti, favorisce l'insorgere di sensazioni di insicurezza in particolare da parte del personale femminile;
- b) difficoltà nell'utilizzo della piazza durante i giorni di neve, durante i quali si verificano ripetuti incidenti;
- c) riduzione dello spazio effettivamente utilizzabile dei marciapiedi lungo le vie A. Moro e Serena a causa della crescita non contenuta delle siepi laterali.

Queste sembrano allo stato attuale le situazioni sulle quali è necessario intervenire con l'accordo di programma fra Regione e Comune di Bologna.

### **Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i percorsi ciclabili**

L'8% di collaboratori regionali che ammirevolmente utilizza normalmente la bicicletta si trova quotidianamente a fare i conti con un traffico spesso caotico in condizioni di promiscuità con gli altri mezzi di trasporto. Occorre affrontare con determinazione il problema di prevedere interventi che si muovano lungo le seguenti direttrici:

- incremento e miglioramento delle piste ciclabili
- pavimentazione delle strade e dei piazzali
- verifica della dislocazione degli stalli e studio di sistemi di videosorveglianza (vedi sopra).

### **L'accessibilità in auto e moto**

L'accessibilità automobilistica non presenta criticità diverse da quelle generali del traffico urbano, che nella zona fieristica sono accentuate durante le manifestazioni e che vanno quindi affrontate, di concerto con l'Amministrazione comunale, nell'ambito degli aggiornamenti del PGTU.

Uno strumento utile ad affrontare le difficoltà del traffico urbano è data dalla possibilità di accedere alle informazioni relative ai cantieri: ci proponiamo l'obiettivo di coordinare in particolare con l'Amministrazione comunale di Bologna l'accesso al sistema informativo in corso di predisposizione, una volta verificata la reale tempestività e completezza delle informazioni.

Per quanto riguarda l'accessibilità motociclistica la maggiore criticità è rappresentata dallo stato deplorabile della pavimentazioni stradali ed in particolare di quella del piazzale di A. Moro: una più efficace e tempestiva manutenzione è l'obiettivo che ci dobbiamo proporre di conseguire. Il secondo problema concerne gli stalli per la sosta: l'attuale situazione di caotica disseminazione fra l'altro arreca un danno evidente all'immagine della Regione Emilia-Romagna che viene immediatamente percepito dal visitatore. Occorre pertanto destinare aree specifiche alla sosta dei motocicli, trasformando all'uopo anche posti auto del parcheggio condominiale che si rendessero disponibili e vietare la sosta al di fuori degli spazi consentiti.