

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2017. 0163209
del 13/03/2017

MIL: CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA - CITTA' METROPO



**CITTÀ
METROPOLITANA
DI BOLOGNA**



COMUNE DI BOLOGNA

**CONTRIBUTO CONOSCITIVO E VALUTATIVO CONGIUNTO DELLA CITTA'
METROPOLITANA E DEL COMUNE DI BOLOGNA RELATIVO AI DOCUMENTI DI
PIANIFICAZIONE DEL PRIT2025 DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Bologna, 08 Marzo 2017

INDICE

SINTESI E CONDIVISIONE DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI	3
INDIRIZZI GENERALI ED OBIETTIVI.....	4
LE SCELTE STRATEGICHE DEL PRIT2025.....	5
IL TEMA DELLE RISORSE	14
IL NUOVO ASSETTO ISTITUZIONALE E IL RUOLO DELLA LA CITTA' METROPOLITANA	14

SINTESI E CONDIVISIONE DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI

Il 13 Dicembre 2016 si è aperta la Conferenza di Pianificazione del Nuovo PRIT 2025 della Regione Emilia Romagna con la presentazione dei documenti di Piano: Quadro Conoscitivo, Documento Preliminare e Rapporto ambientale.

Il Nuovo PRIT2025 si configura come un aggiornamento/revisione del PRIT98, dopo il tentativo nel 2010 non completato, con alcuni sostanziali elementi di novità che possono essere riassunti in:

- la valorizzazione di una pianificazione integrata trasporti-territorio che implica una stretta relazione con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, sia di tipo verticale di livello superiore (Unione Europea, Governo nazionale) e inferiore (Enti locali), sia di tipo orizzontale (piani settoriali in stretta relazione con la mobilità ed i trasporti);
- un approccio strategico del piano che si concentra sul contenuto immateriale dei processi, sull'ottimizzazione delle risorse, sull'innovazione e sulla gestione della domanda di mobilità, non limitandosi quindi a fornire risposte infrastrutturali, tutto in un'ottica di assicurare il diritto alla mobilità in sicurezza.

Appare condivisibile l'approccio di PRIT come aggiornamento del piano precedente dato che, soprattutto in un contesto di risorse scarse, garantire la continuità delle scelte e la coerenza con le azioni già intraprese risulta indispensabile.

La rinnovata attenzione al rapporto tra pianificazione territoriale e dei trasporti, appare inoltre come una premessa fondamentale per assicurare un equilibrato sviluppo del territorio, per ottimizzare le scelte insediative ed infrastrutturali consentendo quindi anche una riduzione del consumo di suolo, anch'esso ormai risorsa sempre più scarsa. Dall'analisi del territorio emerge un pieno riconoscimento degli effetti deleteri sulla mobilità della dispersione insediativa e produttiva e dello sprawl urbano, e ciò ha portato il Piano ad affermare importanti indirizzi diretti alla pianificazione locale e di settore:

- ordinare le trasformazioni urbane ed insediative a partire dalla rete infrastrutturale della mobilità, rovesciando l'approccio finora seguito;
- progettare le infrastrutture della mobilità avendo la massima attenzione al loro inserimento nel paesaggio urbano e naturale;
- allocare gli insediamenti residenziali "preferibilmente" lungo direttrici forti della mobilità pubblica (su ferro e su gomma) con politiche di riaddensamento e riqualificazione degli areali di stazione (in questo indirizzo si leggono tuttavia due debolezze: una riferita alla scelta di preferenza, e l'altra relativa all'indifferenza ferro/gomma delle direttrici forti di mobilità).

Tuttavia appare fondamentale che tale approccio si concretizzi in una reale volontà di integrazione degli strumenti e delle normative che deve quindi essere recepita e declinata sia negli strumenti di pianificazione Regionale (PTR, PRIT, PAIR) sia nella legislazione in materia di pianificazione territoriale ed urbanistica che dei trasporti. A questo proposito non sembra essere stata intrapresa questa direzione nella recente modifica della legge 20. E' necessario infatti individuare concretamente come questi indirizzi potranno tradursi in direttive da praticarsi concretamente da parte delle amministrazioni a cui sono diretti.

Sicuramente interessante anche la scelta di puntare sull'integrazione dei sistemi per massimizzarne l'efficacia complessiva, aumentare le opzioni di scelta per i cittadini e ridurre il costo complessivo.

Assolutamente condivisibile ed indispensabile l'adozione del *principio di sostenibilità* che si esplica soprattutto nell'esigenza di integrare gli aspetti ambientali nelle politiche pubbliche,

approccio in linea con gli orientamenti dell'Unione europea e mondiali volti a minimizzare gli effetti devastanti dei gas climalteranti sull'ambiente.

Ugualmente condivisibile la linea di principio del Piano per lo sviluppo sostenibile di una "regione sistema" (intesa come territorio che promuove la rete delle diverse componenti locali) che punta all'aumento dell'accessibilità alle opportunità sociali con un approccio integrato ed intersettoriale che lega politiche della mobilità e dei trasporti, pianificazione territoriale, programmazione della rete dei servizi con azioni per l'inclusione sociale a pari opportunità e conciliazione tra vita e lavoro.

Tuttavia, in un'ottica di crescente competizione dei territori di livello nazionale ed internazionale, è necessario che venga riconosciuta e valorizzata la specificità della Città metropolitana di Bologna come nodo strategico della "rete regionale" perché possa fungere da propulsore dell'intero sistema.

INDIRIZZI GENERALI ED OBIETTIVI

La missione del Nuovo PRIT2025, così come descritto nel Documento Preliminare, è quella di completare l'assetto infrastrutturale, governare la domanda di mobilità, promuovere l'innovazione e la qualità dei trasporti ed integrare i sistemi di mobilità, garantendo un'accessibilità sostenibile, equa e sicura per il benessere delle comunità e la competitività del territorio.

Il Nuovo PRIT punta quindi al completamento del quadro infrastrutturale già pianificato dal Prit98 e all'ottimizzazione e riqualificazione dell'esistente, in un quadro di risorse che valorizzino anche il ruolo degli investitori privati. Quindi ad offerta infrastrutturale sostanzialmente confermata si dovrà agire sulla domanda a partire dalla promozione di un sistema integrato di mobilità, maggiormente sostenibile.

Tali indirizzi generali trovano una loro declinazione nei seguenti obiettivi operativi:

- garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e per le merci sulle relazioni interregionali e intra-regionali;
- assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema;
- garantire un uso efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate ai servizi di mobilità pubblica e agli investimenti infrastrutturali;
- incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata;
- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio;
- assicurare pari opportunità di accesso alla mobilità per tutti, garantendo in particolare i diritti di mobilità delle fasce più deboli;
- contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione del livello di accessibilità che alle stesse deve essere garantito;
- migliorare il contesto competitivo nel quale operano le imprese e accrescere l'attrattività del territorio per gli investimenti esterni.

Pur ritenendo completamente condivisibili gli obiettivi generali del PRIT2025, si suggerisce una più stretta armonizzazione ed omogeneizzazione con gli obiettivi del PAIR2020, affinché Enti ed Istituzioni possano avere un quadro certo ed unitario a cui riferirsi. In particolar modo sarebbe utile che gli orizzonti temporali dei 2 piani possano coincidere; in quest'ottica anche le Linee di Indirizzo del PUMS metro Bo hanno ipotizzato 2 orizzonti temporali coerenti con il PAIR (2020 e 2030).

LE SCELTE STRATEGICHE DEL PRIT2025

Il Documento preliminare presenta alcune difficoltà nella lettura/interpretazione legate ad un aggiornamento non completo e coordinato delle informazioni e dei dati; tali discrepanze, pur comprensibili, dovrebbero essere aggiornate per permettere una valutazione chiara di alcune strategie.

Il Nuovo PRIT individua i suoi nuovi obiettivi a partire da quelli contenuti nel Prit98 e ne viene anche formulata una valutazione critica rispetto al loro livello di raggiungimento, sottolineando criticità ed opportunità che di seguito vengono sintetizzate.

- **Sistema ferroviario**

Il Prit98 si dava fra gli obiettivi la creazione di un sistema ferroviario regionale attraverso la realizzazione di una rete a migliorato standard qualitativo, con materiale rotabile ad elevato comfort e capacità di carico, incrementi dei servizi con cadenza mento a 15, 30 o 60' ed una migliore integrazione funzionale e tariffaria. Condizione essenziale per il raggiungimento di tali obiettivi per il bacino bolognese è sicuramente il completamento dei lavori AV/AC che vedono, ad oggi, la tratta Bologna-Milano e Bologna-Firenze già attivate, ultimati i lavori del raddoppio della linea Bologna-Verona ed il nodo di Bologna quasi completato.

La Regione in questi anni ha investito, con lungimiranza e spinta innovativa, ingenti risorse sia per rinnovare, uniformare e rendere maggiormente sicuro l'armamento ferroviario della rete regionale e le stazioni (circa 200 milioni di euro), sia per ampliare e ammodernare il materiale rotabile dell'intera flotta regionale (circa 250 milioni di euro già attivati più altri 100 milioni di euro in accordo con i gestori del servizio ai quali si affiancano ulteriori 60 milioni come cofinanziamento regionale). **A partire da questa situazione evidentemente positiva sono ancora molti gli interventi necessari sull'intera rete, ed in particolare per completare l'entrata in esercizio del sistema ferroviario metropolitano bolognese (SFM).**

La grande sfida che il Piano pone investe il rilancio del trasporto pubblico, e del trasporto ferroviario in particolare, per il quale si definiscono e quantificano sensibili incrementi di offerta (da 18 a 25,5 mil. di treni-km al 2025, pari a circa + 42%; il PAIR 2020 prevede un incremento di offerta del 20% al 2020) e di miglioramento qualitativo, riferiti specialmente al rinnovo del materiale rotabile e delle performance di regolarità ed affidabilità¹, peraltro già in atto, e strettamente legato agli impegni discendenti dalla gara per il riaffidamento dei servizi, espletata nel 2015. A seguito di questi interventi sono stati quantificati gli incrementi di utenza ferroviaria ed i nuovi share modali.

Se da una parte l'affidabilità e la regolarità possono essere migliorate dall'utilizzo di un rinnovato materiale rotabile e dai lavori di adeguamento e miglioramento dei sistemi di tecnologici sulle linee, dall'altra parte il cadenzamento e la regolazione delle linee, in particolar modo sulla rete SFM, necessitano di un'attenta revisione di tutto il servizio nel bacino bolognese, facendo attenzione a mantenere le connessioni con i servizi a lunga percorrenza e AV. **Ciò di cui c'è assoluto bisogno, sia per il servizio ferroviario regionale (SFR) che per quello metropolitano (SFM), è un modello di esercizio completamente rivisto e riordinato, in cui ogni tipologia di offerta sia ben identificata e gerarchizzata, perfettamente cadenzata ed omogenea nel**

¹ Sulla puntualità del servizio, in particolare, c'è ancora molto da fare. Se si guarda l'andamento dell'indice di puntualità dal 2008 al 2014 si vede una tendenza al progressivo deterioramento dell'indice, con una timida ripresa nel 2014. Colpisce inoltre il basso standard contrattuale della puntualità su rete RFI, pari al 91,1%, rispetto a cui l'indice effettivo si mantiene più alto, mentre su rete FER lo standard è molto più alto (96,1%), ed il valore effettivo si mantiene sempre più basso.

servizio alle stazioni, con una concentrazione ripetitiva ogni 30'- 60' degli arrivi e delle partenze in Bologna C.le, per massimizzare gli interscambi tra le varie linee. E' proprio questo che manca oggi (e ne soffre moltissimo il SFM, a cui mancano i cruciali servizi passanti, senza i quali non vi può essere effetto distributivo nell'area centrale bolognese).

Questa consapevolezza è assente nel PRIT 2025 sebbene, pur in termini vaghi, sembra affacciarsi a tratti nel Documento Preliminare e nel Quadro conoscitivo qualche accenno al fatto che i servizi siano cadenzati regolarmente, o la considerazione che la riorganizzazione delle relazioni ferroviarie sia proceduta in questi anni in maniera molto lenta, con un approccio conservativo del Gruppo FS.

Soprattutto le previsioni del PRIT2025 si basano sul completamento dei lavori previsti dall' Accordo sul SFM del 2007 ed occorre ricordare che l'avvio a regime del SFM, secondo l'accordo del 19-6-2007, doveva avvenire contestualmente alla conclusione dei lavori AV, prevista nel 2011, senza altri condizionamenti infrastrutturali o impiantistici. La stazione sotterranea AV di Bologna è stata inaugurata nel giugno 2013, manca ancora la bretella AV della linea per Venezia (pronta forse nel dicembre di quest'anno) ed il ripristino dei 4 binari di superficie sopra la stazione AV (per il quale non c'è un programma certo d'intervento), e nulla si sa del completamento del SFM (inteso come avvio dei servizi passanti, perfettamente cadenzati ed omogenei, perché il completamento delle stazioni di Bologna è affidato ad un altro programma d'intervento, entro il cosiddetto progetto PIMBO, di ridestinazioni dei fondi ex metrotravia di Bologna).

Ciò che colpisce quindi è la indeterminatezza delle condizioni e dei tempi entro cui si deve attuare un disegno di riorganizzazione dei servizi ferroviari regionali e metropolitani che si persegue dalla fine degli anni '90, né soccorre per questo l'Accordo Quadro che la Regione ha sottoscritto con RFI il 6-2-2014 sulla disponibilità di capacità della rete.

Inoltre sembra che il nuovo materiale rotabile serva principalmente a rimpiazzare e ammodernare quello vetusto, tuttavia, con le previsioni di crescita della domanda di trasporto ipotizzata dal PRIT e il conseguente aumento dei servizi, è necessario materiale rotabile che affianchi quello esistente e quindi sarebbe meglio parlare di potenziamento delle flotta e non solo di rinnovamento, facendo in modo che ***“l'impiego flessibile del materiale rotabile” non si trasformi in un utilizzo regolare di bus sostitutivi su alcune relazioni minori.***

Nel PRIT 2025 non manca comunque il riconoscimento della rilevanza del SFM e della sua potenziale domanda, per lo sviluppo sostenibile e di qualità dell'area metropolitana bolognese, con la sua conseguente centralità nella destinazione delle risorse finanziarie a sostegno del trasporto ferroviario.

Una conferma del fatto che il completamento del SFM, ma anche del SFR, è condizionato anche da lavori extra Nodo AV di Bologna deriva dalla previsione di RFI di interventi di velocizzazione e di aumento della capacità sulle linee Bologna-Rimini (in corso), Bologna-Venezia e Bologna-Verona (interventi legati anche a nuovi servizi AV su queste linee storiche).

A questo si aggiunge la conferma da parte della Regione della proposta di quadruplicamento della tratta Bologna-Castelbolognese, già contenuta nel PRIT 98, al fine aumentare la capacità della linea (maggior frequenza dei treni) e permettere una maggiore separazione dei flussi, benché il suo costo ragguardevole (700 mil. di €) giustifichi un certo scetticismo sulla sua reale fattibilità.

Il PRIT 2025 non sembra invece confermare la proposta del PRIT 2010-20 di quadruplicamento della linea Porrettana tra Bologna e Sasso Marconi. Anche questo tradisce un'incertezza di fondo su ciò che effettivamente serve da un punto di vista infrastrutturale per pervenire all'assetto finale del progetto SFM. Anche per la Porrettana non sono certo mancati in questi anni gli studi effettuati, specie in sede di Comitato Nodo Ferroviario di Bologna, senza tuttavia essere pervenuti a delle scelte, e senza che gli investimenti realizzati abbiano portato a miglioramenti significativi del servizio.

L'esigenza è dunque quella di mettere in chiaro una volta per tutte ciò che serve per attuare il SFM a regime, con la minima spesa e nei tempi più contenuti possibili.

Occorre sottolineare inoltre che le ipotesi di crescita dell'utenza ferroviaria non possono basarsi solo sull'aumento dell'offerta: conta infatti molto la qualità del servizio, intesa nelle sue varie accezioni (cadenzamento, modello di esercizio, regolarità, comfort di viaggio, ...) e le molte condizioni al contorno necessarie, e su questi obiettivi e sulle condizioni per raggiungerli il Documento Preliminare non dice molto. Per questo appare utile che nella relazione del Documento Preliminare, **venga posta una maggiore enfasi sulla centralità del trasporto locale su ferro e sulla definizione della specificità dei diversi bacini, in particolare per il SFM che si configura come rete portante della mobilità del bacino metropolitano bolognese.**

Nel documento non appare trattato il tema della "riconoscibilità" di sistema che risulta, come dimostrano le più avanzate e felici esperienze europee, un elemento fondamentale, alla stregua di quelli sul materiale rotabile, infrastrutture e servizi, per assicurare sia un incremento che una fidelizzazione dell'utenza, attraverso azioni che oltre ad aumentarne l'appetibilità ne semplifichino l'uso e la percezione. **Naturalmente l'implementazione della riconoscibilità del sistema SFM presuppone l'identificazione chiara e ben strutturata del servizio.**

Il sistema STIMER/MIMUOVO viene descritto nel quadro Conoscitivo e nel Documento Preliminare come un sistema di tariffazione integrata a "biglietto unico", con cui i viaggiatori possono usare i diversi modi di trasporto, bus e treni in particolare, con lo stesso titolo di viaggio (una smart card elettronica), pagando una tariffa legata al tragitto e non ai mezzi utilizzati.

Il sistema MI MUOVO però consente ad oggi solo di acquistare dei titoli integrati, in particolare abbonamenti ferroviari +servizio bus urbano delle città capoluogo, ma non ha creato una comunità tariffaria (cioè non ci sono titoli di viaggio che consentono di usare indifferentemente ogni mezzo disponibile all'interno delle zone scelte), tant'è che la tariffazione Trenitalia non è a zone. Non c'è inoltre traccia nella proposta del PRIT 2025 del punto di arrivo finale del progetto MIMUOVO, come se esso fosse già pervenuto alla sua piena attuazione.

Oggi il progetto MIMUOVO, così com'è concepito, costituisce un grosso limite allo sviluppo dell'utenza dei servizi di trasporto pubblico, e rende anche problematica l'interscambio bus-treno nelle stazioni, e l'integrazione tra la rete ferroviaria e il servizio di autolinee, con la riorganizzazione e la razionalizzazione di quest'ultimo servizio in termini di adduzione al treno.

E' dunque necessario che il progetto MI MUOVO venga ulteriormente implementato per avere presto una vera comunità tariffaria, quanto meno per l'area metropolitana bolognese, che ne ha molto bisogno.

L'integrazione tra il ferro e gli altri modo di trasporto viene affrontata non sul piano tariffario con l'applicazione di STIMER/MI MUOVO ma strettamente sul piano infrastrutturale (adeguamento dei punti di interscambio e maggiore accessibilità) e sul piano della riprogrammazione dei servizi (ridisegno delle relazioni ed ampliamento dell'orario di servizio); ciò è possibile a patto di avere un servizio ferroviario cadenzato, regolare ed affidabile.

Negli interventi per il miglioramento dell'accessibilità alle stazioni si dà giustamente risalto ai servizi connessi all'utilizzo dell'infrastruttura per le fasce deboli (in particolare disabili e persone a mobilità ridotta) ma non viene presa in considerazione l'accessibilità alle banchine da parte dei ciclisti ed i possibili interventi connessi (rampe, scivoli, ecc).

Nell'integrazione treno/bici si pone maggiormente l'enfasi sulle politiche e le iniziative già in atto senza prenderne in considerazione di nuove. Inoltre con il recente sviluppo delle dorsali cicloturistiche (Eurovelo 7 e Ven-To), non può non essere trattato il tema del potenziamento del

trasporto bici al seguito per le comitive, mettendo a disposizione materiale adeguato, predisponendo tariffe eque e servizi/infrastrutture nelle stazioni di interscambio.

A ciò si affianca anche il tema del riutilizzo delle aree e dei locali inutilizzati di stazione.

Si rileva che nel quadro conoscitivo si fa ancora riferimento a lavori funzionali ancora da eseguire nel nodo Stazione di Bologna che non sono più attuali: stazione Isozaki e metro tramvia.

- **Mobilità sostenibile e sviluppo TPL**

Nel documento preliminare non è presente una sezione dedicata esplicitamente alle strategie adottate relativamente alla mobilità urbana, pur risultando evidente che gli obiettivi siano quelli già riportati nel PAIR.

In considerazione di ciò risulta evidente ribadire le osservazioni già espresse in sede di valutazione del PAIR, specie nei casi siano state solo parzialmente accolte o in parte respinte. In particolare si ritiene opportuno che all'interno del PRIT2025 venga esplicitato che gli indicatori relativi alle misure della mobilità sostenibile non debbano essere intesi come vincolanti in senso assoluto, a fronte dell'attuazione di azioni integrative o di misure equivalenti che consentano analogamente il raggiungimento degli obiettivi prefissati dal PAIR. Ciò ha particolare valore per la specificità di Bologna, sia per le sue dimensioni e per le caratteristiche dell'offerta di mobilità, sia in un'ottica di sviluppo dei trasporti in un contesto metropolitano. A tal proposito si segnala il tema fondamentale dei finanziamenti a favore della mobilità sostenibile, ad oggi non sufficienti per la città di Bologna ma necessari per il raggiungimento degli obiettivi del PAIR.

Seguono alcune considerazioni relative al TPL ed alla mobilità ciclistica.

Per quanto riguarda il trasporto autofilotranviario si evidenzia nel PRIT2025 la necessità di razionalizzare i servizi, integrando il servizio su gomma con quello su ferro, organizzando punti di interscambio nelle stazioni e sviluppando altre forme di servizio collettivo, più flessibili e meno costose, di servizi a chiamata. Naturalmente, come si è detto, sarà molto difficile costruire un sistema di linee di adduzione al trasporto ferroviario in assenza di una piena integrazione tariffaria e di un completo sviluppo del SFM che consenta di servire in maniera efficace e sufficiente l'utenza in adduzione dal TPL.

Tale impostazione, che risulta assolutamente condivisibile, è già stata recepita dalla Provincia di Bologna nel proprio PMP e successivamente dalla Città metropolitana nelle Linee di Indirizzo del PUMS metro Bo, tuttavia servirebbe un ulteriore sforzo per individuare modalità, strumenti e incentivi perché tale rivisitazione dei servizi possa e debba avvenire in maniera coordinata e omogenea su tutto il territorio.

Il rinnovo della flotta di autobus, misura fortemente incentivata dai fondi regionali, contribuirà sicuramente da una parte alla riduzione dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti e dall'altra a migliorare la fruibilità ed il comfort dei mezzi, nonché le performance del servizio. Tuttavia quest'ultimo aspetto risulta strettamente correlato e dipendente da tutte quelle politiche complementari che consentano di migliorare l'efficienza e la regolarità del servizio, politiche alle quali si fa riferimento in maniera marginale ma che invece risultano cruciali per il miglioramento del servizio.

La pianificazione del trasporto collettivo è quindi sicuramente un tema che merita un'attenzione particolare, anche attraverso lo sviluppo dei PUMS. A questo proposito le Linee di indirizzo dei PUMS, redatte dai comuni dell'Emilia Romagna con popolazione superiore a 30.000

abitanti, sostengono all'unisono la strategia di rafforzare, migliorare e rendere più appetibile il TPL affinché diventi una valida alternativa all'uso del mezzo privato e contribuisca ad un sensibile miglioramento della mobilità urbana e della qualità della vita (in termini di "tempo di vita", inquinamento ambientale ed acustico, ecc).

Si rileva che nel PAIR si prevede un aumento del 10% dei servizi di TPL ma sembrano mancare i riferimenti alle fonti di finanziamento da mettere a disposizione per la crescita del servizio.

Sul trasporto pubblico locale di ambito più strettamente urbano forse c'era da attendersi una maggiore attenzione ai sistemi di trasporto pubblico di superficie su sede propria, ed in particolare alla promozione di sistemi tramviari nelle aree urbane più complesse e congestionate, come quella di Bologna, mentre il PRIT 2025 non ne fa cenno. Com'è ben noto, i sistemi tramviari sono gli unici in grado per queste aree di assicurare davvero un'alta capacità ed efficienza di trasporto e di competere realmente con il trasporto privato, oltre ad avere una valenza fortemente strutturante nella riqualificazione degli spazi urbani.

Strettamente collegato al tema del TPL è quindi, evidentemente, il tema dell'integrazione modale e dei nodi intermodali che in effetti assume una notevole rilevanza all'interno del documento preliminare senza che tuttavia risulti particolarmente evidente come tale tema debba essere affrontato, in quali strumenti, con quali caratteristiche e standard di riferimento.

Si rileva inoltre che nel documento non si fa cenno alla già avviata realizzazione del People Mover come mezzo di interscambio tra la stazione centrale e l'aeroporto di Bologna.

La mobilità ciclistica viene individuata come uno degli elementi basilari per l'integrazione del TPL e la riduzione della mobilità privata, senza che però vengano date specifiche indicazioni circa le modalità attraverso la quale svilupparla e a quali livelli. Inoltre, per quanto riguarda la rete cicloturistica regionale, non si parla di nessuno dei servizi complementari al cicloturismo, indispensabili per il suo sviluppo, né tantomeno si danno indicazioni sulla gestione di questi percorsi.

Sul tema della mobilità sostenibile, PAIR e PRIT convergono nell'obiettivo di portare lo split modale della bici al 20%. Il PRIT non definisce una serie di azioni specifiche a differenza del PAIR che già al 2020 prevede ad esempio 1.5 m di ciclabile/abitante in area urbana, l'estensione delle ZTL al 100% del centro storico e a l'ampliamento delle zone pedonali al 20% dei centri storici.

A questo riguardo le strategie e le azioni previste dalla Legge sulla ciclabilità in corso di approvazione sembrano costituire un riferimento più organico e utile per il raggiungimento dell'obiettivo prefissato riferito allo split modale rispetto alla mera indicazione di obbligo di rispetto di parametri puramente teorici e di per sé non necessariamente sufficienti a garantire detto obiettivo. Il confronto con altre realtà, anche non italiane, che hanno già percorso con determinazione e successo la strada verso un'effettiva riduzione della mobilità motorizzata privata a favore della mobilità ciclistica, oltre che del TPL, sembra essenziale per trarne indirizzi e suggerimenti.

Quanto detto per la mobilità ciclistica vale anche per quella pedonale, la cui incentivazione non passa solo dall'ampliamento quantitativo, pur condivisibile, delle zone pedonali nei centri storici, ma attraverso un insieme di azioni per favorire gli spostamenti a piedi sulle brevi distanze in tutta l'area urbana: ad esempio messa in sicurezza dei percorsi e abbattimento delle barriere architettoniche, soprattutto nei tragitti casa-scuola e in prossimità dei principali servizi, creazione di zone a traffico moderato e aree pedonali anche in aree periferiche.

Il PAIR si pone inoltre l'obiettivo al 2020 di arrivare ad uno split modale TPL+PIEDI+BICI = 50% mentre il PRIT prevede uno split modale bici =20%, non da previsioni sui piedi e per quanto riguarda il TPL ragiona in termini di servizi aggiunti (+ 10% in coerenza con il PAIR ma al 2025 e non al 2020).

Le Linee di Indirizzo del PUMS metro Bo invece puntano al 2030 ad uno split modale di mobilità dolce pari al 35% nel territorio metropolitano (18% piedi, 17% bici) e 40% nel comune di Bologna (20% bici, 20% piedi).

Non si fa riferimento esplicito ad azioni di politiche di mobility management (se non con riferimento alle politiche per l'aumento della sicurezza) o politiche sulla mobilità elettrica e a basso impatto. Su quest'ultimo punto le Linee di Indirizzo del PUMS metro Bo si pongono l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 il 50% del parco circolante privato e il 100% di quello pubblico con modalità a basso impatto inquinante (elettrico, ibrido, metano e gpl). Il PAIR2020 invece punta all'aumento della flotta dei veicoli elettrici ed ibridi fino al 10% delle nuove immatricolazioni.

Se, come indicato nel capitolo del PRIT2025 dedicato all'analisi della domanda di mobilità attuale delle persone, persiste e si accentua la propensione all'uso dell'automobile privata anche con un coefficiente medio di occupazione in riduzione, significa che la partita per un reale cambiamento di paradigma si gioca soprattutto in ambito urbano, dove maggiore è l'impatto negativo causato dalla mobilità, ma dove maggiori sono anche le opportunità per un cambiamento, agendo sia sull'offerta di mobilità con nuove infrastrutture e servizi, ma anche sulla domanda di mobilità con opportuni incentivi ed azioni a favore dei modelli più sostenibili.

- **Poli intermodali e logistica**

Le analisi condotte per la ricostruzione del Quadro Conoscitivo portano a quantificare in 183 milioni di tonnellate in un anno le merci movimentate su strada nella Regione che rappresentano circa il 12% del traffico stradale merci italiano in calo rispetto ai 205 milioni del 2000.

Il volume complessivo del traffico di attraversamento su strada della Regione rappresenta il 21% dei flussi complessivi, mentre si divide abbastanza equamente tra interregionale e intraregionale (rispettivamente 34% e 45%) Il traffico intraregionale ha caratteristica prevalentemente locale, con il 70% delle merci che percorre una distanza inferiore ai 50 km. Al contrario, il traffico merci su ferro rappresenta una quota molto contenuta e pari a oltre 18 milioni di tonnellate in un anno, con decrementi negli ultimi anni.

Il Piano registra il diverso modello di organizzazione logistica della merce centrato sulla razionalizzazione dei flussi e l'ottimizzazione dei carichi, sulla riorganizzazione gerarchica delle piattaforme logistiche e sullo sviluppo dell'intermodalità e della componente ferroviaria proposta dal Prit98 in questi anni non è mai decollato. Il nuovo PRIT2025 ricerca le cause nella continua politica di frammentazione dei poli logistici e intermodali, e nell'aumento del traffico pesante di puro attraversamento.

Il nuovo PRIT ha stimato che la quota di domanda merci su ferro rappresenta solo il 40% del totale di merci potenzialmente attraiabile dalla ferrovia. Su tale segmento di domanda il PRIT2025 dovrà concentrarsi, con azioni che coinvolgono anche RFI, così come è stato fatto con l'attivazione di un "Tavolo sulla logistica". L'impegno deve essere finalizzato a ridefinire un quadro condiviso sugli impianti merci, in relazione alle previsioni di intervento sull'infrastruttura, a condividere la strategia sui raccordi esistenti, sugli scali minori e sulle richieste di nuove realizzazioni, a stabilire criteri comuni per ottimizzare l'uso delle infrastrutture e dei nodi regionali dedicati al trasporto ferroviario delle merci. Si intende quindi ragionare a livello di piattaforma logistica integrata regionale (dove la struttura dei distretti produttivi si innesta sulla rete delle infrastrutture di trasporto) con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità dei nodi intermodali, rimuovere le criticità dovute al traffico pesante e realizzando i raccordi ferroviari necessari, puntando quindi ad una diversione modale dalla gomma al ferro e al mare.

In questo senso per quanto riguarda il territorio bolognese risulta assolutamente strategico un rinnovato impegno per lo sviluppo e la qualificazione dell'Interporto di

Bologna che per collocazione e attrattività si candida a svolgere un ruolo di rinnovata centralità nel trasporto intermodale delle merci.

Parallelamente è necessario migliorare l'organizzazione logistica interna, senza fornire indicazioni specifiche se non la promozione della "filiera corta". Le diverse esperienze della regione sulla logistica urbana hanno dato vita ed esperienze non sempre vincenti e molto disomogenee tra loro in termini di regolamentazioni per l'accesso alle aree urbane e l'uso delle infrastrutture. La Regione punta quindi sia sull'innovazione tecnologica che sulla istituzione di un Osservatorio regionale/Cabina di regia sulle merci e l'autotrasporto per centralizzare la raccolta di informazioni e coordinare le politiche e le azioni.

In tema di Logistica il PTCP ha espresso una serie di principi ed indirizzi che sono stati ripresi ed articolati in un orientamento della Giunta Provinciale "Organizzazione e sviluppo del sistema della logistica di medie e grandi dimensioni del territorio provinciale bolognese" e successivamente introdotti tra le norme del PMP (art. 12.11 NA). Tali indirizzi forniscono le prime linee guida specifiche per la disciplina di dette funzioni nella pianificazione di livello sovracomunale e comunale. **Tali indirizzi, che potrebbero svolgere un ruolo consistente nel garantire un ordinato e contenuto sviluppo delle aree destinate alle funzioni di logistica hanno tuttavia una scarsa forza cogente in virtù del loro carattere di indirizzo. La capacità reale di influire sulle localizzazioni delle attività, riducendo il proliferare sul territorio, sarebbe sicuramente maggiore se tali principi venissero assunti dalla pianificazione regionale.** Il PRIT 2025 riprende questa necessità di una minor dispersione degli insediamenti produttivi e logistici ma si limita a far riferimento a delle "regole negli strumenti di pianificazione", senza definire a quale livello ci si riferisca.

In coerenza quanto detto sopra, all'interno dei PUMS saranno presenti indirizzi sulla logistica urbana, in particolare per il PUMS metro Bo sarà redatto un PULS (Piano Urbano della Logistica Urbana) che avrà valenza anche a carattere metropolitano e che conterrà questi principi imprescindibili dallo sviluppo di una nuova logistica integrata, sostenibile ed efficiente.

• Sistema viario

Il Prit98, riconfermato dal nuovo PRIT2025, mantiene, sull'impianto della rete europea TEN-T, un'articolazione della rete stradale regionale strutturata su due livelli:

- "Grande Rete" con funzioni di servizio nei confronti della mobilità nazionale e regionale di più ampio raggio;
- "Rete di base" rivolta principalmente all'accessibilità dei distretti industriali, dei poli attrattivi e generativi e delle aree urbane.

Per quanto riguarda il tema della rete viaria regionale appare evidente la necessità di un aggiornamento a quanto avvenuto recentemente sul territorio bolognese.

In particolare per quanto riguarda la rete autostradale vanno recepiti:

- i recenti sviluppi circa la soluzione del nodo tangenziale/autostradale di Bologna con la firma dell'Accordo il 16/12/2016;
- lo stato di avanzamento del progetto di realizzazione della IV corsia A14 Bologna-Imola;
- lo stato di avanzamento del progetto di realizzazione della III corsia A13 Bologna-Confine regionale;
- l'avvenuta apertura del casello Samoggia (Crespellano) sulla A1 direzione Milano.

Mentre sono già stati recepiti:

- la realizzazione della IV corsia autostradale BO-MO, la III corsia dinamica dell'A14 e l'apertura del casello Fiera di Bologna nel nodo di Bologna, la III corsia dell'A1 fra Casalecchio e Sasso Marconi,

- la realizzazione ed apertura al traffico dei primi 4 lotti della Variante di valico con previsione di completamento degli altri 5 entro il 2016 e non il 2012

Per quanto riguarda la "Grande rete":

- la costruzione di tratti della Trasversale di Pianura e la nuova San Carlo.

Per quanto riguarda la "Rete di base" gestita dalle Province gli interventi sono stati orientati verso:

- la manutenzione straordinaria delle strade ex ANAS e relativi manufatti;
- il miglioramento e l'adeguamento della rete esistente attraverso la riqualificazione e l'allargamento della sede stradale, realizzazione di rotatorie ecc..
- la realizzazione di nuovi tratti in variante ai centri abitati.

Pur condividendo in linea di massima la valutazione contenuta nel DP rispetto al livello di accessibilità della Regione paragonabile a quella delle aree europee più avanzate, nello specifico va notato che per la Città metropolitana di Bologna permangono evidentemente alcuni deficit infrastrutturali seppure in parte saranno colmati nell'ambito dei più recenti accordi. In particolare rimangono ancora aperte alcune questioni già indicate dal PMP che dovranno quindi essere meglio valutate.

Per quanto riguarda il dettaglio della rete sarebbe utile una tavola di sintesi della classifica funzionale della Rete regionale che permetta anche di esplicitare quali siano gli effetti concreti circa tempi e modi eventuali di finanziamento, indicando anche le priorità degli interventi affinché gli enti sottoposti possano, in modo coerente, verificare e aggiornare il proprio quadro infrastrutturale avendo la certezza di muoversi in un quadro regionale unitario e condiviso. Non appare chiaro infatti se i finanziamenti previsti siano limitati alle sole strade statali o più in generale alle infrastrutture appartenenti alla Grande Rete e Rete di Base.

Si condivide la necessità che Regione e Province definiscano le priorità di intervento sulle strade statali ma tale principio dovrebbe essere esteso anche alle altre strade della Rete regionale. Uno sforzo eccezionale deve quindi essere fatto dal PRIT, oltre che per individuare la più idonea rete della mobilità regionale e infra-regionale, anche relativamente alla definizione di indirizzi strategici per la definizione delle priorità di intervento a cui far corrispondere concreti e credibili impegni finanziari. La definizione di priorità di intervento si associa alla opportunità di definire degli step temporali, relativamente agli obiettivi individuati nel piano, che rendano possibile da un lato una programmazione delle azioni rispetto agli orizzonti individuati e dall'altro la possibilità di verificare e monitorare l'effettiva attuazione delle stesse ed individuare eventuali criticità o ostacoli.

Si condivide in senso generale il principio, esplicitato per la SS9 Emilia, che "al fine di migliorare il deflusso veicolare, la sicurezza e diminuire l'inquinamento, gli interventi devono in maniera inderogabile essere finalizzati anche alla riqualificazione e razionalizzazione dell'uso della sede viaria esistente a favore del trasporto pubblico e altre forme di mobilità sostenibili". "La progettazione di nuove strade, collegamenti o varianti, ma anche gli interventi di riqualificazione, devono essere tali da non favorire solo gli spostamenti con l'auto di proprietà ma attenta anche a tutti gli aspetti legati alla mobilità sostenibile e lenta (es. mantenere la permeabilità del territorio a tutte le forme di mobilità, ecc)" A questo proposito sarebbe utile che la riqualificazione degli assi viari urbani sostituiti da varianti stradali diventasse un elemento imprescindibile della progettazione e realizzazione delle infrastrutture in variante, a questo proposito il PMP individuava una specifica norma (art. 12.13 NA): "Qualora la realizzazione di un nuovo tracciato stradale sia finalizzata al miglioramento delle condizioni ambientali di un centro abitato attraverso lo spostamento del traffico di attraversamento sul nuovo percorso, il progetto, il finanziamento e la realizzazione del nuovo tracciato devono essere contestuali o comunque strettamente correlati nel tempo al progetto, al finanziamento e alla realizzazione degli interventi di riorganizzazione funzionale e fisica della sede stradale che viene declassata, tali da privilegiarne l'utilizzo per la mobilità locale, il trasporto pubblico locale su gomma, la circolazione pedonale e in bicicletta, la sosta, l'animazione urbana".

Se tale principio fosse condiviso e assunto dal PRIT si potrebbero individuare delle norme e delle indicazioni progettuali condivise e comuni per favorire questa pratica.

In un'ottica di qualità condivisa e omogenea a livello regionale, risulterebbe inoltre fondamentale che venissero indicati obiettivi e standard circa la qualità delle infrastrutture da progettare, in merito al livello di servizio, alla sicurezza e all'inserimento paesaggistico. In particolare modo, riguardo all'inserimento ambientale e paesaggistico delle infrastrutture, dovrebbero essere approfonditi e definiti alcuni temi particolarmente significativi per garantire standard di qualità al territorio e migliorare le condizioni ambientali generali. Ad esempio il tema della fascia di ambientazione delle infrastrutture stradali, sollecitato anche dal PAIR, dovrebbe essere definito sia in merito agli elementi base da includere nella progettazione sia, soprattutto, in merito al tema del finanziamento e gestione delle stesse. Per quanto riguarda la progettazione delle fasce e i relativi interventi di riduzione dell'impatto ambientale ad esempio potrebbero essere concordati e definiti alcuni elementi come le barriere acustiche, gli aspetti vegetazionali, etc.

- **Sicurezza stradale**

Rimangono validi gli obiettivi che il Prit98 si era dato e che fra le azioni vedevano la modifica della ripartizione modale a favore del trasporto pubblico, il miglioramento delle infrastrutture e l'attivazione delle campagne di educazione ed informazione e di repressione dei comportamenti pericolosi.

La Regione insieme alle Province in questi anni si è impegnata su più fronti, infatti a seguito dell'elaborazione del piano nazionale sicurezza stradale a partire dal 2003 sono stati approvati cinque programmi d'attuazione per la messa in sicurezza delle strade extraurbane oltre all'istituzione dell'Osservatorio regionale per l'educazione e la sicurezza stradale. Infine dal 1993 al 2003 la RER ha bandito quattro bandi di contributi per interventi sulla piattaforma stradale con conseguente realizzazione di 300 interventi per un ammontare di 70 milioni di €.

Il tema della sicurezza ha sicuramente un carattere di trasversalità rispetto a tutte le politiche e azioni messe in atto per ogni forma di mobilità: dalle azioni di mobility management, alla definizione di percorsi sicuri casa-scuola/lavoro, alla redazione delle Linee guida Regionali e manuali di buona pratiche per gli interventi infrastrutturali, ecc.

Occorre sensibilizzare maggiormente le nuove generazioni affinché adottino comportamenti più responsabili e sostenibili mentre si muovono ma è anche necessario dare loro gli strumenti di conoscenza sul corretto utilizzo dei mezzi e delle infrastrutture; educare non solo gli automobilisti al rispetto dei mezzi più lenti ma anche ciclisti e pedoni per una più sicura convivenza e condivisione degli spazi.

- **Sistema aeroportuale**

La Regione conferma l'impegno per la costruzione di un sistema aeroportuale regionale mantenendo la sua partecipazione all'interno delle compagini societarie di SAB Bologna, SEAF Forlì e AERADRIA di Rimini. Si evidenzia tuttavia come tale sistema regionale non abbia le caratteristiche della sostenibilità economica della gestione delle infrastrutture. Il Piano Nazionale degli Aeroporti (2015) ha individuato un riordino organico del settore aeroportuale sia sotto l'aspetto infrastrutturale che di servizi e di gestione, che ha generato una nuova classificazione degli aeroporti, riconoscendo a Bologna un ruolo di hub strategico. In un contesto di risorse scarse in cui la competizione nazionale ed internazionale risulta particolarmente aggressiva, risulta assolutamente prioritario concentrare le azioni dei diversi attori perché convergano su obiettivi di sviluppo comuni, che mirino alla sostenibilità ambientale, economica e all'integrazione con altri sistemi di trasporto. Si auspica tuttavia che tale valutazione venga condotta in tempi serrati per garantire azioni coordinate e incisive.

IL TEMA DELLE RISORSE

Altra questione generale importante da considerare riguarda le risorse finanziarie in gioco. Risulta effettivamente complesso governare gli esiti di un piano su risorse prevalentemente riferite ad altri Soggetti (ANAS, SOC. AUTOSTRADE, FERROVIE, GOVERNO), così come esplicitato anche dal piano stesso.

Il Documento Preliminare calcola in 6 mld di € le risorse per investimenti mancanti per completare quanto programmato con il PRIT 98, ed in 6,5 mld le risorse aggiuntive necessarie per il PRIT 2010-20, quindi in tutto mancherebbero 12,5 mld €.

Dei 6,5 mld di € necessari per gli interventi del PRIT 2010-20, la metà è riferita al sistema stradale, e l'altra metà prevalentemente al sistema ferroviario (1,1 mld di €, quasi tutto riferito alle ferrovie regionali) e al trasporto pubblico urbano su sede propria (1,8 mld di €).

Non si evince, tuttavia, nel Documento Preliminare un dettaglio degli interventi, e non è noto se, ed in che misura, le risorse necessarie saranno disponibili nel decennio 2010-20, ed i Soggetti finanziatori.

In particolare non si comprende per il SFM quali interventi sono previsti e finanziati sulle linee regionali Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore, per permettere il cadenzamento regolare a 30' ed il loro collegamento passante.

Non è altresì chiaro in questo contesto il significato della tabella riportante il quadro delle infrastrutture strategiche ed il relativo costo, contenuto nell'Intesa Generale Quadro Governo-Regione Emilia-Romagna sottoscritto il 19-12-2003, ed integrata dagli atti aggiuntivi del 17-12-2007 e 1-8-2008 (quante risorse effettivamente utilizzate, quante disponibili, quante di futura disponibilità).

Il tema delle risorse finanziarie è una debolezza di questo piano, così come peraltro di molte esperienze di pianificazione, benché l'aver fatto una puntuale valutazione delle risorse necessarie per il completamento del PRIT98 e per l'attuazione delle nuove azioni, sia un elemento estremamente positivo.

IL NUOVO ASSETTO ISTITUZIONALE E IL RUOLO DELLA LA CITTA' METROPOLITANA

Il riconoscimento e la valorizzazione della specificità della Città metropolitana di Bologna all'interno del PRIT risulta fortemente carente. La dimensione della mobilità oggi è infatti sicuramente una dimensione metropolitana perché esistono interrelazioni fortissime nelle dinamiche territoriali e perché i cittadini si muovono quotidianamente in un contesto esteso per il lavoro, lo studio, il tempo libero. La dimensione metropolitana appare inoltre come quella più idonea per l'attuazione di politiche in materia di mobilità e trasporti; solo a tale scala, infatti, appare ormai possibile coniugare la sostenibilità economica del sistema, in una condizione di risorse purtroppo generalmente scarse, con la sostenibilità ambientale derivante da politiche efficaci in quanto definite ad una scala territoriale idonea a rispondere alla domanda e indirizzare l'offerta. Il PRIT non appare invece riconoscere alcun ruolo particolare alla Città Metropolitana di Bologna assimilandola alle altre Province nonostante le novità introdotte dalla Legge Delrio che assegna alla CM le funzioni di "mobilità e viabilità anche assicurando la compatibilità e la coerenza con la pianificazione urbanistica comunale" oltre alle funzioni rimaste in capo alle Province "pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale, autorizzazione e controllo in tema di trasporto privato, in coerenza con la programmazione regionale, nonché costruzione e gestione delle strade provinciali e regolazione della circolazione stradale ad esse inerenti".

In particolar modo la Cm attraverso l'elaborazione del PUMS potrà portare a sistema strategie e progetti di carattere metropolitano ma per garantirne una reale efficacia è necessario che si realizzino alcune condizioni tra cui in primo luogo la costituzione di una rete unitaria ed integrata del trasporto collettivo che permetta di porre la base perché venga superata la dicotomia tra ferro e

gomma individuando una "Rete portante del Trasporto collettivo Metropolitan" in cui sia possibile attuare una reale integrazione delle reti e dei servizi tra SFM e Trasporto Pubblico Locale su gomma. Il presupposto centrale di tale rete unitaria è l'assunto che il Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) debba essere considerato sempre più il sistema portante e strutturante dei trasporti della Città Metropolitana. Perché ciò possa accadere è necessario che la Città Metropolitana abbia reali poteri d'intervento e corrispondenti risorse finanziarie e di personale, ancorché in ambiti parziali, comunque in sintonia con le competenze regionali. Tali ambiti, ipotizzando in una prima fase il mantenimento dell'attuale quadro di competenze in capo alla Regione, si possono identificare nello sviluppo dell'integrazione modale gomma-ferro, nella valorizzazione e cura delle stazioni come oggetti privilegiati su cui intervenire per incrementare l'utenza, nella promozione del servizio in termini di informazione e di immagine unitaria. Si ricorda comunque che le difficoltà maggiori risiedono proprio nella mancanza di competenze e funzioni riconosciute dalla Regione. Sarà di conseguenza necessario individuare le forme ed i modi affinché la città metropolitana possa trovare il proprio ambito di azione ed intervento all'interno del quadro che sarà definito dalla gara in corso per la gestione del servizio ferroviario regionale, con il riconoscimento delle specificità del Sfm bolognese. In tale direzione andrebbe la gestione diretta bolognese della parte di risorse destinate dalla Regione al Sfm, per garantire la possibilità di acquistare e variare, nell'ambito della flessibilità che sarà prevista dal contratto di servizio, i servizi ferroviari, per integrarli con il servizio su gomma di bacino. In particolare una specificazione delle attività sul SFM potrebbe evidenziare due profili. Il primo con funzione di indirizzo e coordinamento delle attività di sviluppo del servizio SFM e di realizzazione di opere ed infrastrutture, comprendendo anche la cura delle stazioni e dei loro ambiti d'influenza. Il secondo relativo ad un servizio di comunicazione e rapporto con il territorio metropolitano e i cittadini: creazione di un centro di servizi che organizzi e gestisca le informazioni e la loro diffusione tra i cittadini

Marco Monesi	Irene Priolo
Consigliere delegato alla Mobilità e Trasporti Città Metropolitana di Bologna	Assessore Mobilità e Trasporti Comune di Bologna

