



**OSSERVAZIONI DELLA CITTA' METROPOLITANA AI DOCUMENTI ADOTTATI DEL
PRIT2025 DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Bologna, 16 settembre 2019



INDICE

INTRODUZIONE: PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E DELLA MOBILITA'	3
LE SCELTE STRATEGICHE DEL PRIT2025	5
IL MONITRAGGIO	10
IL TEMA DELLE RISORSE	10
IL NUOVO ASSETTO ISTITUZIONALE E IL RUOLO DELLA LA CITTA' METROPOLITANA	11

INTRODUZIONE: PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E DELLA MOBILITA'

Il 27 Novembre 2018 la Città metropolitana di Bologna ha adottato i documenti del PUMS di Bologna metropolitana, congiuntamente il Comune di Bologna ha adottato il PGTU, dando un primo vero segnale di pianificazione integrata che ha coinvolto l'intero territorio metropolitano ed ha coordinato diversi livelli di pianificazione: quella strategica del PUMS e quella più attuativa del PGTU.

Gli obiettivi altamente sfidanti del PUMS hanno raccolto le indicazioni provenienti dai piani e politiche di diversi livelli, come richiesto dal PRIT 2025 stesso, anche attraverso la valorizzazione di una pianificazione integrata trasporti-territorio che implica una stretta relazione con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, scelta fondamentale per assicurare un equilibrato sviluppo del territorio, per ottimizzare le scelte insediative ed infrastrutturali consentendo quindi anche una riduzione del consumo di suolo.

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 PRIT2025 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 legge regionale 24/2017. E' necessario inoltre individuare concretamente come questi indirizzi potranno tradursi in direttive da praticarsi concretamente da parte delle amministrazioni a cui sono diretti, senza lasciare loro la scelta sullo strumento più idoneo da utilizzare e senza limitarsi ad una didascalica stesura di "Linee guida" difficilmente declinabili su ambiti territoriali così diversi tra loro.

Come riconosciuto dal PRIT2025, a livello nazionale si sono susseguiti importanti cambiamenti a livello istituzionale che hanno in parte ridefinito le competenze degli enti ma non sempre gli strumenti di pianificazione e la governance.

Il PRIT, per quanto riguarda la pianificazione della mobilità, ripropone l'utilizzo gli strumenti di pianificazione della L.R.30/98, affiancandoli al nuovo strumento strategico del PUMS:

- a livello provinciale vengono citati i Piani di Bacino, strumenti di pianificazione di breve periodo (3 anni) che si riferiscono alla riorganizzazione delle reti e dei servizi del TPL su ambiti ottimali, e i Piani Urbani della Mobilità di Area Vasta, piani di medio-lungo periodo che promuovono l'intermodalità e l'integrazione tra i vari sistemi di trasporto di passeggeri e merci sul territorio di Area Vasta, relazionando quest'ultima ai sistemi integrati di mobilità;

- a livello comunale e metropolitano invece si riportano PUT e PUMS

Risulta quindi una sorta di sovrapposizione degli strumenti di pianificazione, soprattutto per quanto riguarda l'ambito territoriale di riferimento; inoltre non sono chiari il livello di competenza e nemmeno le procedure di approvazione di tali piani, essendo decaduta la legge regionale 20/2000. A tal proposito si chiede:

- di correggere la procedura di approvazione del PUMS e PUT che dovranno seguire l'iter indicato rispettivamente nel *DM. 7 agosto 2017* e nelle *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei PUT*
- di indicare che per la città metropolitana di Bologna, il piano di riferimento è PUMS, il quale risulta già normato a livello nazionale ed ha come ambito di riferimento già tutto il territorio metropolitano.

Per quanto riguarda i Piani di Bacino, si conferma che l'ambito ottimale per la Città metropolitana rimane il territorio metropolitano e quindi si chiede che **venga riconosciuta e valorizzata la specificità della Città metropolitana di Bologna come nodo strategico della "rete regionale" affinché possa fungere da propulsore dell'intero sistema regionale.**

Il PRIT 2025 ribadisce l'idea che la pianificazione delle mobilità non si possa fermare ai soli confini amministrativi ma debba riferirsi a "sistemi integrati di mobilità". Tali sistemi (indicati nella carta F) rivelano le interconnessioni presenti sul territorio regionale e le relazioni tra i diversi ambiti che dovrebbero costituire la base di partenza per la definizione delle strategie da attuare nella pianificazione della mobilità.

A tal proposito si chiede che:

- per raffinare la definizione delle relazioni extraurbane, la banca dati del modello regionale venga implementata con i dati utilizzati del PUMS della Città metropolitana;
- all'interno del sistema di mobilità della Città metropolitana, rientrino integralmente i territori lungo la ferrovia Porrettana, lungo la Direttissima (almeno fino a Castiglione de' Pepoli) e lungo la Portomaggiore fino a Molinella.

Infine si sottolinea come per arrivare alla piena integrazione tra i diversi strumenti di pianificazione strategica, anche alla luce della recente politica regionale di incentivare i comuni sopra i 50.000 abitanti alla redazione dei PUMS e all'approvazione del PAIR2020, sia necessario definire degli orizzonti temporali il più omogenei possibili.

Carta A Inquadramento strategico

Si chiede di apportare alla tavola le seguenti modifiche:

- correggere il tracciato delle ciclovie del Sole con il tracciato condiviso con la Regione Emilia Romagna e le altre regioni interessate, sul quale si è redatto lo studio di fattibilità tecnico-economica, consegnato al MIT e indicando il tracciato EV7 così come indicato anche da Bicitalia;
- modificare il Sistema integrato della mobilità, come richiesto in precedenza per la Carta F.

LE SCELTE STRATEGICHE DEL PRIT2025

Il Nuovo PRIT2025 si configura come un aggiornamento/revisione del PRIT98, sulle cui strategie vengono formulate le seguenti osservazioni e richieste:

- **Sistema viario**

A proposito del sistema stradale, in generale si condivide l'impianto infrastrutturale definito soprattutto prendendo atto della programmazione degli interventi già avviati e/o finanziati, tuttavia va sottolineato che l'obiettivo di riduzione della congestione stradale non deve incentivare la mobilità veicolare privata, poiché le nuove infrastrutturazioni sulla Grande rete forniscono già un supporto notevole alla riduzione dei colli di bottiglia ed alla fluidificazione del traffico.

Sulla Grande rete, in coerenza con gli aggiornamenti sul sistema viario fatti da PUMS e le evoluzioni di vari Accordi, si chiede di togliere dalla carta B "sistema stradale" i caselli di :

- Castel Maggiore (A13)
- Bentivoglio (A13)
- S. Benedetto V.S. (A1)

Per quanto riguarda la "Rete di base", nonostante si condividano gli indirizzi per gli interventi ammessi e le nuove realizzazioni e l'attenzione alla riqualificazione dei tratti esistenti, tuttavia è necessario limitare le nuove realizzazioni, in relazione agli obiettivi di incentivazione della mobilità sostenibile e della riduzione del consumo di suolo.

In particolare si chiede di valutare l'attuazione del collegamento Cispadana – Cento tenendo conto che, sebbene l'intervento possa portare benefici sul territorio circostante, tuttavia si creerà un corridoio parallelo ed in competizione con la A13 (sulla quale sono già previsti interventi sostanziosi di ampliamento), diventando un by-pass di collegamento A13 - A1 che andrà a gravare sulla viabilità esistente, non adeguata a soddisfare flussi aggiuntivi.

Inoltre sarebbe necessario indicare indirizzi strategici per la definizione delle priorità di intervento a cui far corrispondere concreti e credibili impegni finanziari, affinché gli enti locali possano, in modo coerente, verificare e aggiornare il proprio quadro infrastrutturale avendo la certezza di muoversi in un quadro regionale unitario e condiviso.

- **Sistema ferroviario**

Il PRIT2025 conferma il ruolo strategico del sistema ferroviario che si deve integrare con tutte le altre modalità di trasporto (ed in particolare con il TPL su gomma) a livello di reti, servizi e tariffe.

Si condivide quindi il principio cardine dell'integrazione tariffaria ferro – gomma e quello di una progressiva riduzione della compensazione pubblica dei servizi, da equilibrarsi con l'aumento degli introiti da traffico, fermo restando l'aumento previsto delle risorse destinate al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico. Tuttavia, a seguito della completa integrazione ferro-gomma e conseguente riorganizzazione dei servizi, dovrà essere **individuato un criterio di ripartizione equo dei ricavi tariffari (clearing) del sistema integrato di mobilità (ferro + gomma + tram) che sostenga economicamente i servizi di adduzione al ferro oltre a quelli portanti.**

In questa logica è necessario un cambio di rotta di Regione ed Enti locali, che attualmente stanno attuando misure di tariffazione agevolata per sostenere l'integrazione tra i servizi ferro – gomma e gomma – gomma, attraverso accordi commerciali tra più soggetti, in modo che si realizzi al più presto il progetto STIMER che prevede la comunità tariffaria e l'indifferenza del titolo del viaggio.

Per il SFM, il PRIT sostiene (pg. 84 della Relazione tecnica) il proseguo dell'attuazione degli impegni sul SFM bolognese che la Regione ha assunto con l'Accordo del 19-6-2007, e si riporta la previsione di offerta dell'assetto potenziato del SFM pari a 8,7 mil. di treni*km, che viene prevista per il 2025.

Questo obiettivo, totalmente condiviso, viene contraddetto in altre parti della Relazione, con riguardo al modello di esercizio del SFM, non corrispondente nell'Accordo Quadro RER-RFI del 14-12-2014 all'Accordo del 2007, e risulta non realistico il suo raggiungimento in 5 anni, considerando che si è ancora lontani dal conseguire l'assetto base del SFM e che l'assetto potenziato ha bisogno di interventi infrastrutturali e tecnologici di dubbia realizzazione in 5 anni. Inoltre si fa riferimento al fatto che il SFM presenti dei conflitti con il servizio veloce più esteso, e che quindi deve convivere con gli spazi occupati dal SFR, AV e IC disattendendo il fatto che il SFM si possa realizzare secondo le caratteristiche previste nell'Accordo del 2007.

A pag. 85 viene riportato che, dal 2010, l'offerta del SFM nei giorni lavorativi ha già aggiunto in buona parte l'obiettivo di 2 treni l'ora sulle linee e che l'estensione ad altri giorni ed altre fasce orarie dipenderà dalle risorse che saranno disponibili.

Occorre rilevare che l'offerta di 2 treni/h si verifica solo sulla Porrettana e sulla Bologna-Poggio Rusco mentre le altre linee presentano dei vuoti di offerta più o meno estesi; anche sul cadenzamento (60' – 30' – 15' nel Nodo di Bologna) previsto dal PRIT si è lontani da un cadenzamento regolare a 30', con le situazioni più critiche presenti sulla Bologna-Imola e sulla Bologna- Ferrara.

Il PRIT 2025 prevede un mantenimento e potenziamento dei servizi in particolare sulla Piacenza – Rimini/Ravenna, Bologna – Venezia, Bologna – Poggio Rusco e Bologna – Prato; è necessario che la programmazione dei servizi si avvicini in maniera sostanziale a quella prevista dal PUMS o perlomeno non precluda la sua evoluzione in quel senso, con gli opportuni aggiustamenti e valutazioni del caso.

In particolare, poiché è previsto un ridisegno dell'offerta sulla linea Bologna – Ravenna, si chiede che, assenza di un modello di esercizio ordinato, cadenzato e metropolitano, si lavori in questo senso, **garantendo sulla linea il servizio 30' (e 15' su alcune stazioni nell'ora di punta)** come previsto dal PUMS.

Nel piano si afferma che l'offerta di trasporto regionale prevista si potrà attuare a condizione che “tutta l'infrastruttura incrementi la propria capacità”, ponendo una seria ipoteca sulla possibilità di conseguire gli obiettivi che il PRIT2025 si dà sul servizio ferroviario e sul SFM in particolare. Questi interventi infrastrutturali si riferiscono in particolare all'incremento di capacità della tratta Bologna-Castel Bolognese, al miglioramento infrastrutturale di alcune parti della tratta Bologna-Ferrara, ad una valutazione di fattibilità tecnico-economica del raddoppio della tratta Casalecchio-Sasso Marconi della linea Porrettana, a raddoppi selettivi “alla bisogna” sulle linee Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore. Si hanno seri dubbi che questi interventi possano essere attuati nei prossimi 5 anni, anche perché mancano previsioni di copertura finanziaria.

Per le due linee regionali inoltre, c'è da dire che la Regione non pare ancora convinta del collegamento passante Vignola-Bologna-Portomaggiore, visto che si intende privilegiare la regolarità e i costi di gestione e utilizzo del materiale rotabile, non considerando il grande beneficio che avrebbe il passante in termini di distribuzione dell'utenza nell'area urbana di Bologna e nelle sue polarità principali, inoltre non si tengono in considerazione i lavori di interrimento della tratta urbana della linea Bologna – Portomaggiore e delle conseguenze che questi potranno avere sulla capacità della linea e regolarità dei servizi.

Si chiede inoltre:

- che **la linea Porrettana, fino a Porretta Terme, venga individuata come linea su cui attuare interventi di raddoppio selettivo, senza limitarsi ad una sola valutazione di fattibilità;**
- che **venga inserita nel PRIT la valutazione di tutti gli interventi previsti del PUMS della Città metropolitana per quanto riguarda le infrastrutture ed i servizi del SFM;**
- **un modello di esercizio completamente rivisto e riodinato, sia per il servizio ferroviario regionale (SFR) che per quello metropolitano (SFM), in cui ogni tipologia di offerta sia ben identificata e gerarchizzata, perfettamente cadenzata ed omogenea nel servizio alle stazioni, con servizi passanti e frequenza delle corse a 30'- 60' e 15' nel Passante Urbano di Bologna e nelle stazioni principali delle diverse linee, secondo lo schema di servizio previsto dal PUMS.**

L'identificazione chiara e ben strutturata del servizio sarà inoltre il presupposto su cui portare avanti l'implementazione del Progetto di Riconoscibilità del SFM, già finanziato all'interno del progetto PIMBO ed il cui completamento è contemplato nel PUMS.

- Valutazione della riapertura della stazione di Villanova;
- Inserimento degli studi di fattibilità tecnico-economica delle stazioni di Interporto e Castiglione.

Con il nuovo piano di ammodernamento del materiale rotabile, la flotta verrà quasi completamente rinnovata, tuttavia, con le previsioni di crescita della domanda di trasporto ipotizzata dal PRIT e dal PUMS ed il conseguente aumento dei servizi, è necessario programmare materiale rotabile che affianchi quello esistente, facendo in modo **che “l'impiego flessibile del materiale rotabile” non significhi, per il territorio metropolitano, un utilizzo regolare di bus sostitutivi in alcune fasce orarie.**

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.

Carta C1

Riporta il sistema infrastrutturale ferroviario, per il quale si chiede che vengano segnalati i raddoppi selettivi dell'intera linea Porrettana fino a Porretta Terme.

Carta C2

Riporta lo Schema di Riferimento del Servizio Ferroviario Regionale, con anche il SFM.

In conformità con quanto previsto dal PUMS della Città metropolitana, si chiedono le seguenti modifiche:

- nella tavola sono riportati dei passanti diversi rispetto allo schema SFM dell'Assetto Base dell'Accordo del 2007: la Porrettana è attestata a Bologna C.le, e la linea Bologna-Modena è collegata con la linea Bologna-Prato. Si chiede quindi di riportare sulla previsione 2025 le relazioni passanti del PUMS per il SFM:
 - linea S1: Porretta – Bologna – S. Benedetto
 - linea S2: Vignola – Portomaggiore
 - linea S4: Ferrara - Imola

- manca la previsione della nuova fermata di Toscanella, prevista nel PUMS adottato e già presente nel PTCP
- fermata di Borgo Panigale Scala: insista solo sulla linea Milano – Bologna e non anche sulla linea per Verona
- prevedere per la stazione di Castel S. Pietro T. l'interscambio tra servizi RV ed R, al fine di ottenere un servizio a 15' come previsto dal PUMS

- **TPL ed intermodalità**

In tema di governance del TPL, il PRIT 2025, così come l'Addendum 2019 – 2020, ribadiscono il percorso di fusione delle Agenzie locali per la mobilità. Ormai è da ritenersi acclarata la specificità del bacino metropolitano di Bologna come ambito unitario ed autonomo di governo della mobilità, con la propria Agenzia per la mobilità, e quindi è da ritenersi incongrua e superata ogni ipotesi di fusione/agggregazione con altre agenzie. Tale condizione deve essere recepita nel Piano, e va respinta ogni ipotesi di penalizzazione o di non premialità rispetto alle realtà che hanno attuato o che perverranno ad una fusione di Agenzie, perché riteniamo che per Bologna sia stata individuata l'unica scelta possibile, coerente con il suo essere istituzionalmente area metropolitana.

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 Città metropolitana nel PUMS di Bologna metropolitana, 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; il PRIT **prevede un aumento del 10% dei servizi minimi di TPL al 2025 ma sembrano mancare i riferimenti alle fonti di finanziamento da mettere a disposizione per la crescita del servizio, perciò si chiede che, contestualmente all'aumento dei servizi sia anche assicurato un aumento delle risorse, al fine di poter garantire i servizi programmati, durante tutto l'arco di programmazione.**

Per quanto riguarda le "scelte di TPL che prevedano infrastrutturazioni pesanti, cioè sistemi di trasporto rapido di massa di tipo tradizionale (metropolitane, metro-tranvie, tranvie, ecc.)", il PRIT si riserva di valutarle *"in base alle necessità della mobilità dell'area interessata, ai coerenti volumi di domanda intercettanti le "linee di forza" della mobilità del territorio, nonché alla capacità di riduzione della congestione da traffico e dell'inquinamento atmosferico. E' quindi importante verificare la coerenza degli interventi a realizzare un efficace miglioramento e sviluppo a favore delle politiche di mobilità sostenibile e pertanto che sia resa esplicita l'analisi cost*

i-benefici e l'equilibrio economico-finanziario del progetto. L'attendibilità delle stime di domanda diventa così un fattore chiave non solo della valutazione del piano economico-finanziario in senso teorico, ma dell'efficacia del nuovo sistema." Rimanendo concordi sulla necessità che tali investimenti debbano essere giustificati, tuttavia si chiede di far rientrare tra i progetti avviati anche la progettazione della prima linea di tram previste dal PUMS per la città di Bologna, insieme al progetto PIMBO, People Mover , ecc.

- **Mobilità sostenibile**

Carta E Rete ciclabile regionale

Si chiede di apportare le seguenti modifiche:

- **Legenda:**
 - Ciclovía del Sole (SNCT): nazionale
 - Le altre sono indicate come regionali¹
- **Mappa:**

si chiede di recepire le modifiche sotto indicate, riportate nella tavola 1B per PUMS adottato, e definite tramite partecipazione sul territorio e con le amministrazioni coinvolte e aggiornamento delle citate Rete Eurovelo 2013 e Bicalia 2012-2014, utilizzate per la redazione della cartografia del PRIT. Inoltre a seguito dell'approvazione del PUMS, si chiede di recepire le ulteriori modifiche che potranno avvenire, senza che queste comportino variante al PRIT ma solo aggiornamento.

 - Ciclovía del Sole : itinerario superato, fornire shape del PFTE e dare indicazione che il percorso ufficiale è quello che passa per Bologna, modificare i tracciati ER17 e di conseguenza ER17d1 e ER17d2
 - Aggiornare i tracciati ER19, ER19d, ER21, ER21D, ER22, ER25, ER8, ER8d, ER12;
 - aggiungere Ciclovía della Lana (in corso di progettazione pre-fattibilità) con apposita sigla, sulla base della Tav. 1B del PUMS
 - togliere tratto di rete ciclabile provinciale da Bologna a ER21
 - aggiornare ed aggiungere i tracciati Ciclovía Savena – Idice e Ciclovía Antiche Paludi bolognesi nella rete ciclabile provinciale
- **Tabella:**
 - Verifica dei km indicati per ogni ciclovía
 - Inserire la Ciclovía della Lana con sigla e km

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, se non per quanto riguarda il bike –sharing regionale, il quale attualmente ha le caratteristiche di un servizio station-based, molto meno performante di quello free-floating che viene privilegiato nei PUMS, perciò si chiede di far riferimento anche alla possibilità di una evoluzione del bike sharing esistente in questo senso e all'integrazione di questi 2 sistemi che si possono rivelare vincenti in contesti diversi.

¹ Attenzione: rispetto al PUMS che individua la Ciclovía del Sole come internazionale/nazionale e come nazionali anche la Ciclovía della via Emilia, La BO-FE, la Ciclovía della lana

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, se non rimandando alla legge regionale 10/2017, che si rifà alle sole nuove realizzazioni mediante Accordi.

- **Poli intermodali e logistica**

In tema di Logistica il PUMS ha espresso una serie di principi ed indirizzi per la razionalizzazione e concentrazione degli insediamenti logistico-produttivi in ambiti con diretta accessibilità da rete autostradale e/o ferroviaria, fornendo le prime linee guida specifiche per la disciplina di dette funzioni nella pianificazione di livello sovracomunale e comunale (cfr. 4.2 PUMS – ParteB). Si chiede che **tali indirizzi vengano assunti anche dalla pianificazione regionale, al fine di rendere ancor meglio integrata e sinergica la Piattaforma logistica regionale.**

- **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 MONITRAGGIO

Il cruscotto di monitoraggio del PRIT è composto da 12 indicatori sintetici che in parte verranno alimentati da dati in possesso della Regione e dei gestori dei servizi, in parte da simulazioni modellistiche, basate su dati provenienti dai comuni (es. share modale).

Si chiede quindi che **la Regione si faccia portavoce**, anche nei tavoli ministeriali, **dell'esigenza dei comuni**, che hanno o stanno redigendo i PUMS, **di poter contare un risorse finanziarie certe che permettano di eseguire in maniera omogenea, sistematica ed accurata il monitoraggio dei PUMS, i cui dati ed indicatori potranno sostenere anche la banca dati regionale.**

IL TEMA DELLE RISORSE

Si comprende la complessità di 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, nonché il clima di incertezza sulla disponibilità di altre forme di finanziamento, quali il fondo TPL, tuttavia è necessario segnalare lo sbilanciamento degli investimenti a favore delle rete stradale, rispetto al TPL ed alla mobilità sostenibile, necessari al raggiungimento degli obiettivi dei PUMS, PAIR e PRIT stesso.

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 sta portando 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 Metropolitano" 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 Metropolitano (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 per una sua governance sul servizio ferroviario metropolitano, 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 con la creazione di un centro di servizi che organizzi e gestisca le informazioni e la loro diffusione tra i cittadini.

Il Consigliere delegato a
Pianificazione, Mobilità sostenibile, Viabilità

Marco Monesi
